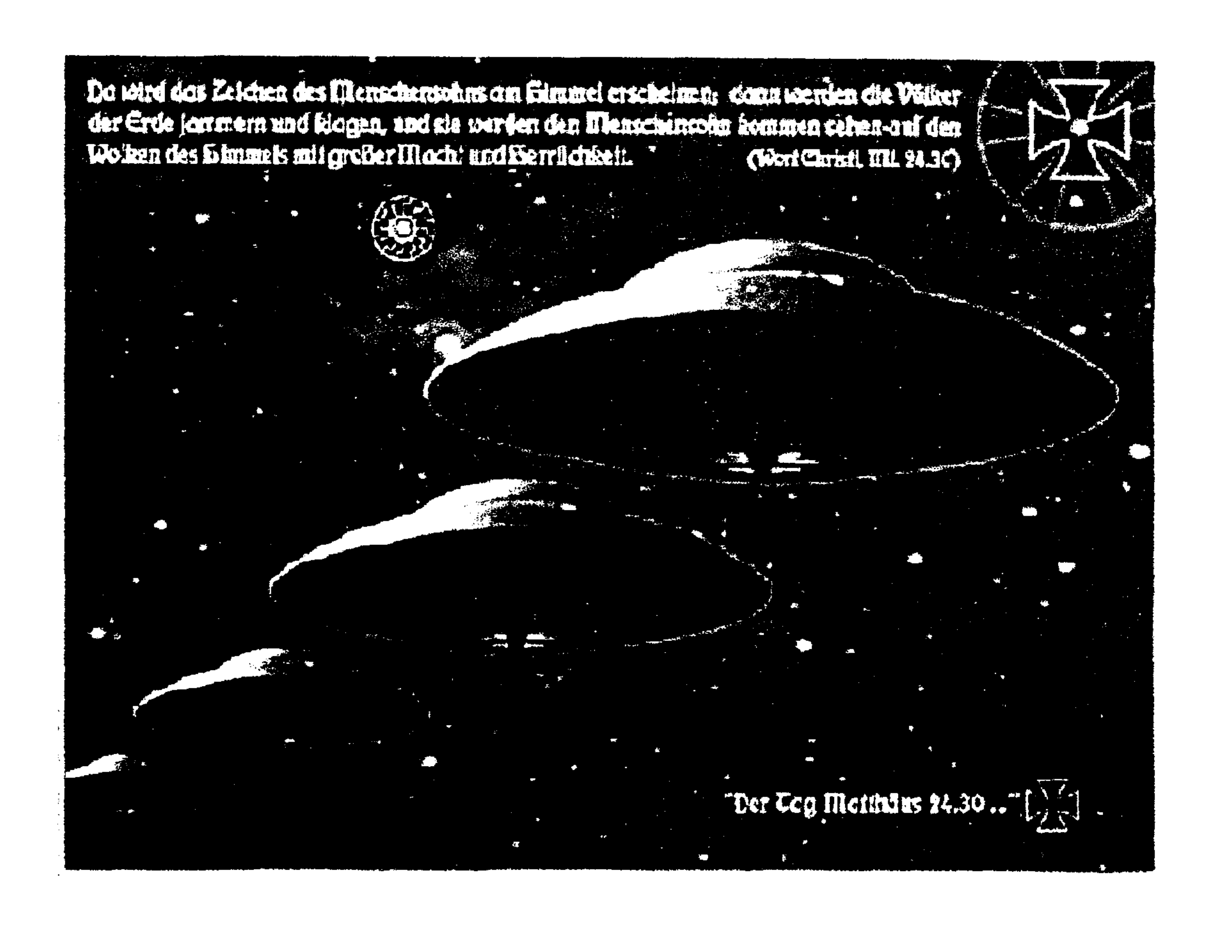
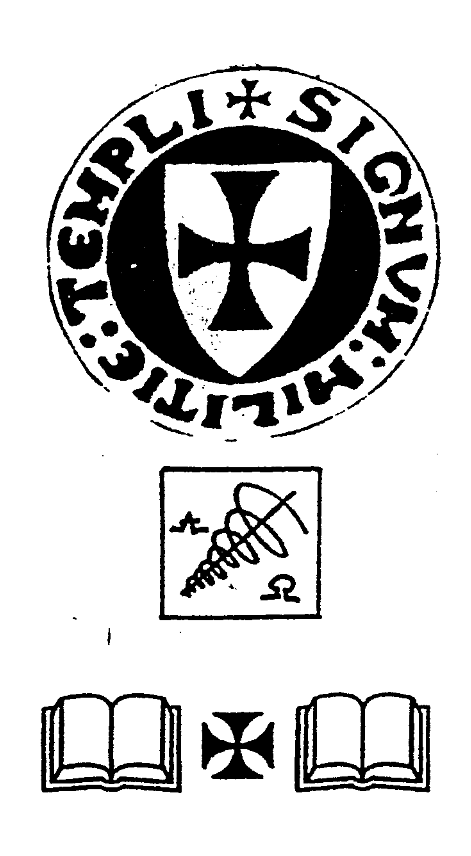
Die Realität der Flugscheiben
(mehr als 50 Jahre verheimlicht)

Von: Renato VESCO und David CHILDRESS

Freie Übersetzung von: Dr. Axel Stoll (Berlin)
Berlin, im
Winter/Frühjahr 2004

Band III





$\int(\tan x)dx$

SINUS-TANGENTUS-VERLAG

(STV)

Inhalt

8. Keine Änderung

Im März 1946 sah die britische Flugzeugindustrie Dank neuer Projekte eine große Zukunft voraus. **„Wing Commander" John Strachey,** Untersekretär im Luftministerium, erklärte, daß die Regierung mehrere imbemannte Versionen ins Auge faßte, welche vielversprechend waren und für die britische Verteidigung beruhigend.
Zu dieser Zeit verfügten die Briten nur über 2 Raketentypen, was natürlich nicht den Glauben des Untersekretärs rechtfertigte.
Die erste war die **„Fairey Stooge" (funkkontrollierte Flugabwehrrakete),** wobei nur einige von ihnen gebaut wurden. (1)
Es war tatsächlich eine Rakete und kein Flugzeug. Wie auch für die andere, die **Vickers-Rakete,** bisher nur auf dem Papier, stellte **Sir Ben Lockspeiser** fest, daß es keine Waffe war, aber ein fliegendes Laboratorium. Es in eine fliegende Bombe zu transformieren, würde in jedem Fall viel Zeit kosten. Aber offensichtlich spielte dies für das Ministerium für Anwendung keine Rolle, denn die **Henschel-Flugbomben** hatten z.B. einen begrenzten Erfolg (Funkstörungen).
Die vorherrschende Meinung in den Londoner Pressekreisen war die, daß die R.A.F. geheim eine „neue Waffe" entwickelte, welche in einer der **vielen unterirdischen Fabriken im südlichen Deutschland** gefunden und erweitert wurde.
Strachey's Äußerungen bestärkten die Leiter im Ministerium für Anwendung darin, das Risiko für die Piloten zu mindern. Dieser Wunsch bestand bis zum Jahre 1949. Nun wurden die Probleme der **Überschall-Aerodynamik** ausreichend behandelt (Amerikaner und Russen entwickelten Überschall-Flugzeuge für den militärischen Gebrauch). Das Ministerium für Anwendung gab für die ersten beiden britischen bemannten Flugzeuge grünes Licht. Diese sollten eine Geschwindigkeit von **2 Mach** erreichen. Hierbei handelte es sich um die **„Fairy Delta-2** und **„English Electric P-l-A.**
Das **Miles M-52-Projekt** wurde aus Gründen der Sicherheit aufgegeben. **Sir Ben Lockspeiser** sagte hierzu: „Wir haben nicht das Herz dafür, unsere Piloten zu fragen, ob sie bereit wären, Hochgeschwindigkeits-Modelle zu fliegen. Daher werden wir diese funkkontrolliert gestalten."
Die Briten sind für ihre individuelle Sicherheit bekannt, aber die frommen Äußerungen des Ministeriums waren nicht relativ. Konventionelle Flugzeuge näherten sich mehr und mehr der „Schallgrenze" (bei 745 mph), und man versuchte damit in ein bisher unerforschtes Gebiet der Überschall-Geschwindigkeiten einzudringen, manchmal mit fatalen Ergebnissen. Tatsache ist, daß die Trauerechos für den Tod von **Geoffrey De Havilland** kaum beendet waren. De Havilland wurde vernichtet, als der **Prototyp der „schwanzlosen" De Havilland DH-108 Swallow,** welche er über Suffolk testete, in der Luft explodierte. Das Ziel dieses anspruchsvollen Fluges war in der Tat der Durchbruch der Schallmauer. Das Unternehmen war privat, aber das Ministerium für Anwendung wurde darüber informiert, warf aber keine Hindernisse in den Weg. Hier ergibt sich aber eine exakte Frage: Wenn der Flug erfolgreich wäre, wie könnte dann die „Torpedierung" der M-52 gerechtfertigt sein?

Allgemein wird heute größtenteils geglaubt, daß das „spektakuläre funkkontrollierte Flugzeug", welches Sir Ben Lockspeiser zu jener Zeit ankündigte, die **Vickers 24/43-Flügelrakete** war. Wie auch immer, diese Ausrüstung war nicht total funkkontrolliert, nutzte aber Kurzwelle für einfache Korrekturen des Flugweges und für transmittierte Flugdaten zur Bodenstation.
Viele Formationen rundlicher Objekte (15 oder 20 Fuß) wurden mehr als einmal im Juli 1947 über der USA und entlang der kanadischen Grenze beobachtet. Eigenartig, verglichen mit den später gesichteten, waren die recht kleinen Dimensionen jener Maschinen. Wäre es vielleicht richtig, daraus zu postulieren, daß sie von einem Führungsflugzeug aus einiger Entfernung oder bei größeren Höhen funkkontrolliert waren?
Zwei Jahre vorher verfügten die Briten über eine **Ausrüstung, welche bei beträchtlicher Entfernung durch ein anderes Flugzeug kontrolliert werden konnte",** während sie nach technologischen Geheimnissen suchten, welche in der Alpenfestung waren. Diese Ausrüstung verfügte über einen **Televisions-Apparat,** welcher von Telefunken in der Fabrik zu **Bad Liebenstein** entwickelt wurde. Den Briten wurde niemals klar, was für eine Ausrüstung involviert wurde, stellten aber fest, daß es ein **fernkontrolliertes unbemanntes Flugzeug** war. Man muß vermuten, daß dies völlig verschieden war zu den vielen Raketentypen, welche in der Presse beschrieben wurden.
An dieser Stelle muß darauf hingewiesen wurden, daß mehrere Televisions-Apparate, gebaut für die **Henschel HS-293-D-Flugbombe,** in britische Hände fielen. Einer von diesen wurde später in der deutschen Elektroapparate-Ausstellung in London (März **1946)** ausgestellt. Die anderen wurden an verschiedene Einrichtungen (militärische Televisions-Anwendungen) gesendet, so z.B. an die **„Telecommunication Research Establishment"** und die **„Royal Radar Establishment"** zu **„Great Malvern"** als wichtigste derartiger Zentren. Hier waren weltberühmte Physiker angesiedelt, die auf den Gebieten der Elektrizität spezialisiert waren. Unter ihnen **Sir Watson-Watt** und **Sir Henry Tizzard.**

8.1 Fragen ohne Antworten

Es existierte eine Korrelation zwischen den unbemannten Flugzeugen und solche, welche keinen Brennstoff nutzten. Dies kann man aus publizierten Daten der englischen Presse entnehmen. Eine dieser Geschichten, welche im Januar 1946 erschien, besagt kurz:
„Die funkkontrollierten Flugzeuge betreffend, so lernten wir, daß mit bemannten Flugzeugen per Funk und ausgerüstet mit Televisions-Transmittern, Hochgeschwindigkeits-Experimente durchgeführt wurden. Es ist bekannt, daß manchmal ein Flugzeug bei 560 mph verloren ging. Wie auch immer, mit den o.g. Flugzeugen können diese Experimente ohne diese Gefahr durchgeführt werden."

Wir wissen, daß die ersten **Vickers-Raketen im November 1947 flogen.** Wie auch immer, die Geräte, wie in der neueren Geschichte berichtet wurde, begannen ihre operationale Phase gegen Ende des Jahres 1945. Verschieden von den Vickers-Raketen, hatten sie Televisionsgeräte an Bord. Sie waren tatsächlich „steuerbar." Wem sahen sie ähnlich? Wo fanden die Experimente statt? Was waren die Ergebnisse dieser Experimente? Welche Art von Antriebsmethode verwendeten sie? Wer baute sie? Warum wurden ihre Tests geheim gehalten? Warum gab es keine detaillierten Presseberichte, und warum sickerte nichts durch? Wir haben viele Fragen, welche ohne Antwort verbleiben, stille aber deutliche Beweise für die extreme Bedeutung dieser Experimente.

Wie auch immer, so kann uns dies nicht in Erstaunung versetzen. Die Chronik der britischen Luftfahrt während der letzten 20 Jahre verfugt über mehrere „Rätsel" selbigen Kalibers. So zum Beispiel druckte das **„Majesty Stationery Office"** den Bericht Nr. 2612 für das **„Aeronautical Research Council"** (gerade vor dem „Big Flap", welcher die Kreise der A.T.I.C. und der US-Luftwaffe erregte). Dies wurde aus dem vertraulichen und internen Bericht Nr. 10294 entnommen und war deutlich modifiziert. In diesem Bericht illustrierte **Prof. Thwaites** (nationales physikalisches Laboratorium) kurz die Ergebnisse mehrerer seiner mathematisch/physikalischen Forschungen an **elliptischen Flügeln,**welche in der Lage waren, unabhängig von der „Verteilung" der gesamten Flügelstruktur, einen hohen Auftriebsgrad zu entwickeln. Der Gegenstand war interessant, aber es war nicht neu. **(2)**

Was neu war, waren bizarre **„Saugflügel"**, genannt **„Konstant-Geschwindigkeitsflügel",** ein Flügel mit einer „zweigepunkteten" halbmondförmigen Gestalt und der andere mit einer seltsamen Pilzform. **(3)**

Der Bericht erwähnt dies beiläufig. Es ist möglich, daß diese Profile gegen **„Null-Ausdehnung"** unstabil wurden, und sicherlich ist es schwierig, sich vorzustellen, wie das aerodynamische Verhalten des Stromes sich auf die anderen „Ausdehnungen" auswirken würde. An dieser Stelle muß hinzugefugt werden, daß sie bei einem **Einheitswert des Auftriebs-Koeffizienten** operieren können. Das macht eine spezielle Flugtechnik und einen besonderen Flugzeugtyp erforderlich.

Wie auch immer, die technische Presse publizierte 1947 bezüglich Flügelstruktur und Hochgeschwindigkeits-Flug eine knappe Beschreibung mehrerer gewagter britischer Innovationen. An einer Stelle wurde vermerkt: „Hinsichtlich gewonnener Erkenntnisse über die Qualität des Flugzeuges führte dies nun zu einer Entwicklung neuer Flügelformen, wegen Gestalt und Verhalten als **„Boomerang"** bezeichnet. Das Projekt befaßte sich mit einem Flugzeug, als **„Spuffing Boomerang Airliner"** bezeichnet, welches über eine **unabhängige und gyroskopische Kabine** verfügte." **(4)**

8.2 Flugzeuge mit gyroskopischer Stabilisierung

Die Presse kombinierte, vielleicht zufällig, 2 verschiedene Neuigkeiten aus selbiger Quelle, die **„Hawker Siddeley Group",** aber es wird auf 2 verschiedene Flugzeug-Projekte verwiesen.
Das erste, der **AW-52 Boomerang Nurflügel,** welcher durch seine Pfeilflügel an die Waffen der australischen Ureinwohner erinnerte, trug 2 starke Turbojets, woraus der Name **„Spuffing Airliner"** abgeleitet wurde. Die Pilotenkabine war normal. **(5)**
Das andere induzierte beim **„Air Technical Intelligence Centre"** äußerste Skepsis. Zuletzt im Jahre 1952 stellte man folgende Grundfrage: Mehr als 5 Jahre vergingen, seit diese Flügel in den Zeitungen publik gemacht wurden. Verfugten britische Flugzeuge, welche zu jener Zeit flogen, über eine unabhängige, gyroskopische stabilisierte Kabine?
Nicht offiziell!
Eine geistreiche Lösung erlaubte es, klar zu begreifen, daß die Kabine mit einem **rotierenden Organ großer Dimensionen** beringt war (wie bei den italo-deutschen Turbogeschossen und den Feuerbällen), was auch den Gebrauch der autonomen und automatischen Stabilisierung betraf. Dies war u.a. erforderlich, um die Bewegung des **tangentialen Zuges** auf das Flugobjekt (das fixierte Flugzeug) durch den Antriebs-Rotor (die Turbine) auszugleichen. Bei den Flugscheiben rotierte dieser Rotor rapide (oder invertierter Trichter), umgebend die zentrale Kuppel (offensichtlich stationär in Flugrichtung). Anderenfalls würde die ständige Rotation um ihre eigene Achse die Flugroute beeinflussen und damit das Nervensystem des Piloten lahmlegen.
Im Jahre 1945 untersuchte die Abteilung für angewandte Physik des nationalen physikalischen Laboratoriums nochmals ein System **direkter gyroskopischer Stabilisation.** Es wurde auf selbiges System modelliert, welches zu Beginn des 20.Jh. das „Wunder" der Einwegbahn möglich machte (ein seltsames Gefährt, welches niemals zu einer umfangreichen Nutzung gelangte). Diese erreichte ihre Balance Dank der gyrostatischen Trägheit, entwickelt durch ein kleines Schwungrad.
An dieser Stelle muß auch erwähnt werden, daß das Laboratorium auch die Erfahrungen der Wissenschaftler der **„Kreiselgeräte GmbH von Berlin Britz"** nutzte, eine aufgelöste Gesellschaft, welche sich auf Studien und Konstruktion von Mechanismen gyroskopischer Phänomene spezialisiert hatte. Im Jahre 1943 waren die „Kreiselgeräte" in der **Reduktion von Oszillationen eines mächtigen und gestörten bewegten Körpers zu nicht mehr als 1/10 eines Grades erfolgreich!**
Während der nächsten Dekade machten die Briten einen umfangreichen Gebrauch von gyroskopischen Geräten für die meisten militärischen und technischen Anwendungen. (6)
Zweifellos zogen die Offiziere im A.T.l.C. keine Schlußfolgerungen, daß in den sogenannten Sichtungs-Berichten eine häufige Redensart wesentlich unterstützt wurde: „...Von der Unterseite betrachtet, schien sich das UFO um seine eigene Achse schnell zu drehen, außer der zentrale Teil, welcher stationär erscheint..."

8.3 Die große Lufttechnologie („Migration" von 1946)

Unter den fragmentarischen Neuigkeiten, welche vom Transfer der **„Turbo-Research Ltd. Werke"** zur **„Hawker Siddeley Group"** durch die kanadische Regierung berichteten, gab es mehrere, welche von einem bevorstehenden radikalen Wechsel in der örtlichen Flugzeugindustrie sprachen, speziell im östlichen Teil des Landes. Das betraf die vorhergehenden 5 Jahre, da für die Kriegsproduktion ein schnelles Wachstum erforderlich war.
Entsprechende Pläne wurden für eine enorme **„Migration"** zum westlichen Gebiet des Dominion ausgelegt. Dies stand in Korrelation mit der Kreierung von Studien-, Tests- und Produktionszentren. Zentrum war das urbane Gebiet von **Vancouver.** Wichtig hierbei waren neue Flugzeugtypen und Maschinen, die in Kanada geplant und gebaut wurden, auch die östliche Produktion von „Spezial-Treibstoffen." Das alles wurde in Rekordzeit ausgeführt!
Die größten Umpulse für diese Entwicklungsrichtung kamen im Frühjahr 1946, als **Prof. B.S. Shenstone** (ein Experte, welcher sich mit den Problemen zur Kontrolle der Grenzschicht befaßte und im „Canadian Scientist", ein technisches Journal, beschrieben), General-Manager und technischer Gehilfe des Vize-Präsidenten **W.N. Deisher** von „Avro-Canada" wurde. Früher war er Assistent-Direktor im Luftfahrts-Ministerium (Produktion) und mit der Entwicklung von Projekten in Korrelation zum Nachkriegs-Lufttransport beschäftigt. (7)
Wir haben einige Hinweise darauf, was in Kanada nach dem II Weltkrieg entwickelt wurde, als in England für sein Übersee-Dominion eine hervorragende aeronautische Zukunft vorausgesagt wurde. So schrieb z.B. **„The Aeroplane":** „Die kürzliche Handhabe (Ol.Juli) des **„Victory Aircraft Ltd., Werk zu Malton (Ontario),** welches sich mit der Produktion des **„Lincoln-Bombers"** beschäftigt, durch **„Hawker-Siddeley Co.",** bedeutet, daß Kanada das britische Flugzeug-Produktionszentrum innerhalb der nächsten 10 Jahre bekommen wird." (8)
Zu Beginn des Jahres 1946 übernahm die britische Gruppe auch die Werke von **„Turbo-Research" (Leavside)** und stellte diese unter die Administration ihrer **Gasturbinen-Abteilung in Malton.** „Turbo-Research" war eine Regierungs-Domäne, welche im Jahre 1944 nach dem Modell der britischen **„Power Jets"** für das Studium örtlicher Probleme des Düsenantriebes gegründet wurde. Es verfügte in Winnipeg über eine Experimentalstation.
Durch all diese Aktivitäten waren ausländische aeronautische Kreise äußerst überrascht. Es ist wahr, daß sich die aeronautische Industrie in einer ökonomischen Krise befand. Aber diese Krise konnte man sicherlich nicht durch den Verkauf einer Fabrik überwinden, welche versprach, hochproduktiv zu sein und Beiträge zum Düsenantrieb lieferte.
Vielleicht wollte Kanada in eine andere Richtung investieren. Als über Kanada UFO's erschienen, wurde des Landes erste Krise in der Luftfahrtindustrie mühsam überwunden.

8.4 Die Grundlage für den Erfolg

„Heute wird Kanada zu den größten aeronautischen Zentren der Welt gezählt", so berichtete **N.S. Currey** im Jahre 1950. „Aber dieser abrupte Sprung nach vorn muß nicht alleinig für die Produktion gewisser Flugzeugtypen beigetragen haben. Man denke hierbei auch an den Scharfsinn des kanadischen Parlamentes. Kanada machte sich vor allem auf dem Gebiet des Düsenantriebes in einer spektakulären Art und Weise bemerkbar." (9)
Die Philosophie, daß Kanada betr. hervorragender Düsenflugzeuge militärischer und ziviler Art ein hochqualifizierter Produzent ist, möge dem Leser sicherlich sonderbar erscheinen, der sich mit der Aeronautik befaßt.
Die allgemeine öffentliche Meinung von Kanada war die, daß es sich um ein endloses, kaltes und ungastliches Gebiet handelt, welches aber reich an Holz, Fisch und Pelztieren ist. Dies eröffnete eine großräumige Immigration von Europa aus, um die großen Naturreichtümer auszubeuten. Mit anderen Worten, viele Europäer denken bei dem Wort Kanada an eine „weite Schneefläche", so wie es **Voltaire** vor langer Zeit einmal behauptete.

„Eine weite Schneefläche!"

Nahezu 4 Millionen Quadratmeilen enthalten Gold, Eisen, Kupfer, Blei, Nickel, Aluminium, Asbest und Uran und produzieren große Mengen Weizen, Fleisch, Fisch, Pelze und Nutzholz. Aber die französischen Administratoren des 18.Jh. konnten all dies nicht wissen, und nach einer Serie militärischer Niederlagen gaben sie für die Briten im Jahre 1763 Kanada auf.
Augenblicklich bewohnen Kanada 20 Millionen Menschen, größtenteils auf die beiden Küstengebiete beschränkt. Obwohl Kanada 9/10 der Größe von Europa hat, beinhaltet es einen bescheidenen menschlichen Kern, im Gegensatz zu den vielen Menschen, welche in Europa leben, europäische Staaten mit einer langen aeronautischen Tradition, so z.B. England, Italien, Frankreich und Deutschland.
Der britische Autor **J.H. Stevens,** der Kanada als vielversprechendes Land der Luftfahrt bezeichnete, bemerkte im Jahre 1952, daß „die wichtigsten Flugzeug-Gesellschaften **(A.V. Roe, Canadair, De Havilland)** die Flugzeuge nach ihren eigenen Plänen bauten, 2 in Toronto und eine in Montreal. Kleinere und spezialisierte Firmen, welche ebenfalls zur aeronautischen Produktion beitrugen, sind in beiden dieser Städte und Umgebung lokalisiert. Die britische **„Fairey Aviation Company"** verfügte nahe **Halifax in Nova Scotia** über eine gutbekannte Fabrik. Andere „Inseln" der Lufttechnologie sind auf der **Niagara-Halbinsel, in Fort William, Winnipeg und Vancouver** zu finden. Wie auch immer, der größte Produzent ist **„A.V. Roe Canada, Ltd."** oder **„Avro-Canada",** welcher sich aus dem **„Shade Workshop"** der **„Victory Aircraft Ltd."** herleitet und ein Zweig der britischen **„Hawker Siddeley Group"** darstellt. Diese verfügte über einen unabhängigen Aufsichtsrat, ähnlich anderer Abteilungen, über welche **Sir Frank Spriggs** und **Sir Roy Dobson** eine allgemeine Kontrolle ausübten. Andere Industrien belieferten das gesamte Feld des Zubehörs. Hunderte Firmen produzierten entsprechend der Ausrüstung und Standards der Flugzeugproduktion verschiedene Teile.

Schließlich produzierte Kanada Stahl und leichte Legierungen für den eigenen Gebrauch, wobei eigene enorme mineralische Lagerstätten genutzt wurden. Es gibt auch für die Produktion von Titan eine Art „Pilot-Werk". Kanada beherrschte die vollständige wissenschaftliche und experimentelle Ausrüstung des **„National Research Council"** von **Ottawa.** Windkanäle und Laboratorien, welche ausgerüstet wurden, um Materialien und Konstruktionsmodelle zu untersuchen, machten es möglich, jede Art von Experiment auszuführen. In Toronto gab es sogar 2 elektronische Computer: Einer bei Avro-Canada und der andere an der Universität, welche auch über einen **Hyperschall-Windkanal in Downview** verfügte. Während des Winters wurde die Produktion nicht beeinträchtigt, da die Fabriken alle gut beheizt waren. Die Arbeitsbedingungen waren sogar besser als in den britischen Fabriken. Die Kälte machte es natürlich notwendig, daß alle Flugzeuge durch ein Dach entsprechend geschützt wurden. (10)

8.5 Avro-Flugscheiben für den hohen Norden?

Zu Beginn des Jahres 1953, als noch keiner an Flugscheiben dachte, begannen sie plötzlich in den Spalten der kanadischen Zeitungen zu erscheinen.
Am 11. Februar publizierte der **„Toronto Star"** mittels einer Schlagzeile, daß die Flugscheiben nicht länger auf das Reich der Fantasie begrenzt sein können, weil sie offensichtlich in einer der Handers von Avro-Canada bei der **Malton-Luftbasis** entwickelt wurden. Publiziert wurden Neuigkeiten, so z.B., daß die Ausrüstung wahrscheinlich eine Spitzengeschwindigkeit von 1500mph haben würde. Man gewann den Eindruck, daß der Autor seine Information aus einer Quelle der Gesellschaft erlangte (Informant).
Regierungsexperten, welche von Reportern befragt wurden, versuchten sich durch ausweichende Erklärungen herauszuwinden, so z.B.: „Entsprechende Experten untersuchten alle Ideen, welche auf die Entwicklung neuer Typen von Überschall-Flugzeugen, inklusive Flugscheiben, hinweisen. Wie auch immer, dies war erst die Anfangsphase."
Entsprechend dem **„Star"** vom 16. Februar, teilte **C.D. Howe,** Minister für Verteidigungs-Produktion, dem **„House of Commons"** mit, daß „die Regierung neue Konzepte für Kampfflugzeuge untersuchte... berichtete, daß Avro an einem Flugscheiben-Modell natürlicher Größe arbeitet, welches in der Lage ist, 1500mph zu erreichen und senkrecht in die Atmosphäre zu steigen."
Am 27. Februar gab es erstaunliche Enthüllungen. Der Präsident der Firma, **Crawford Gordon (Junior),** bemerkte: „Ähnlich allen Fluggesellschaften, welche im Geschäft bleiben wollen, sind wir bzgl. Neuer Ideen und fortgeschrittener Anwendungen führend.
Eines unserer Projekte ist völlig revolutionär. Der geplante Prototyp ist so einzigartig, daß, wenn er fliegt, alle anderen Typen von Überschall-Flugzeugen veraltet sein werden. Dies ist alles, was „Avro-Canada" über dieses Projekt sagen kann."

Nach dieser unbestimmten und nebulösen Feststellung folgten nahezu 2 Monate relativer Ruhe. Es scheint, daß diese Geschichte aus Mangel weiterer Einzelheiten mager wurde. Doch schien dies nicht so gewesen zu sein. Am 21. April publizierte der **„Toronto Star"** folgendes: **„Feldmarschall Montgomery** ... wollte mit einigen Leuten das maßstabgerechte Modell von **Avro's Flugscheibe** sehen, welche in der Lage war, 1500 mph zu fliegen. Ein Führer, welcher Montgomery begleitete, bemerkte, dies sei unglaublich...
Aber dieses Supergeheimnis wurde so gehütet, daß 2 von Montgomery's Eskorten von **„Scotland Yard"** in das abgeschirmte Gebiet vom „Avro-Werk" nicht hineingelangten."
Diese Neuigkeiten (es war auch Militärpersonal involviert) waren so brisant, so daß merkwürdige Schlußfolgerungen induziert wurden. Später, am 22. Und 23. April, erwähnte sogar die nüchterne **„Londoner Times"** jene Neuigkeiten bzgl. der Flugscheiben vom entfernten Dominion.
Am 24. April bestätigte der **„Toronto Star"** die Februar-Geschichte und fügte hinzu, daß Kanada's beste aeronautischen Ingenieure an einer rätselhaften Flugscheibe geheim arbeiteten, eine Flugscheibe aus Metall, Holz und Plastik, welche angeblich die „Waffe der Zukunft" sein würde. Der „Star" berichtete auch einige Zeit über Gerüchte, daß ein Flugzeug von diesem Typ in **Malton** gebaut wurde, aber es gab dafür keine definitive Bestätigung.
Was Feldmarschall Montgomery gesehen hatte, so der hohe Offizier der Luftwaffe **D.M. Smith,** war das vorbereitete Studium von Konstruktionsplänen für ein **gyroskopisches Kampfflugzeug,** welches senkrecht starten könne und eine Geschwindigkeit von 1500 mph entwickelt. Eine **Gasturbine würde um den Piloten rotieren, welcher im Zentrum der Flugscheibe positioniert ist.**

8.6 Eine symptomatische Ruhe

Auf den Neuigkeiten lag ein halboffizieller Status. (11)
Wie auch immer, man legte fest, daß keine der veröffentlichten Meinungen im Artikel (Zeitschrift „R.A.F. Review") durch das Luftministerium bestätigt wurden. Viele Neuigkeiten wurden vom Ministerium zurückbehalten. Die kanadische Flugscheibe (die eine in den Zeitungen) interessierte das Ministerium nicht, da die Wahrheit über die reale Flugscheibe der R.C.A.F. nicht tangiert wurde.
Nun begannen Diskussionen, welche direkt in die Hände der Authoritäten gespielt wurden, die unmittelbar an der Wahrung des Geheimnisses interessiert waren.
Zu Beginn des Juni berichtete das tägliche Informations-Bulletin der Schweiz, daß auf der Grundlage von Erkundigungen, welche durch den kanadischen Korrespondenten gemacht wurden, daß die **A.V.Roe-Flugscheibe** wahrscheinlich eine Art Flugzeug war, ein **Deltaflügel-Düsenkampfflugzeug-Abfangjäger.**

Das bedeutet, es hatte die Form eines Dreieckes. Mit anderen Worten, wa war eine weitere Entwicklung des gutbekannten schweren Kampfflugzeuges **Avro 707** und des **Avro Vulcan-Bombers,** angetrieben mit 4 Düsenmotoren.
Der Korrespondent wurde mißverstanden (oder hatte er bewußt irregeführt?), da die Firma eine bestimmte Zeit zuletzt am dritten Beispiel eines Deltaflügel-Flugzeuges gearbeitet hatte: Der **Überschall CF-105 Arrow,** ein Zweidüsen-Allwetterkampfflugzeug von 35 Tonnen. Die Testdaten wurden erst später freigegeben. Zweifellos hatte dieses Projekt nichts mit den Flugscheiben zu tun. Am 01. November erschien in Toronto eine neue und kurze Geschichte.
Diese Geschichte besagt: „Gestern wurde einer Gruppe von 25 amerikanischen Experten, inklusive Militäroffizieren und Wissenschaftlern, ein Modell natürlicher Größe der hochgeheimen kanadischen Flugscheibe vorgestellt, an dessen Existenz einige glauben. **(12)**
Weitere Neuigkeiten über die Avro-Pseudoflugscheibe, welche man in der Zwischenzeit als **Avro Omega** getauft hatte, ereigneten sich am folgenden 21. Oktober, als die Presse informierte, daß das Flugobjekt 2 Jahre studiert wurde und daß die Kosten für den Prototyp, so wurde berichtet, 200 Millionen Dollar betrugen.
Entsprechend den Schriften. So plante die kanadische Regierung ganze Geschwader von Flugscheiben für die Verteidigung von Alaska und den subarktischen Gebieten des hohen Nordens zu bilden. Ihre relativ geringen Herstellungskosten und verhältnismäßig geringe Instandhaltung, ihre Fähigkeit, schnelle Flugzeuge abzufangen und senkrecht zu starten, machten diese zur idealen Waffe für Operationen in den kanadischen Waldgebieten und in den subarktischen und polaren Regionen, und all dies unabhängig von verwundbaren Rollbahnen oder irgendwelcher fixierter Spezialausrüstung.
Die Presse der westlichen Welt erhielt diese Neuigkeiten mit großer Erleichterung und proklamierte:

„Die Flugscheiben sind real!"

Aber das Warten auf die Produktionsstrecke Omega's (nicht erwähnt der Prototyp) begann sich hinzuziehen. Mehrere Monate vergingen. Der Sommer kam, dann der Herbst, und Omega flog noch immer nicht. Wie auch immer, andere Flugscheiben flogen, jene, welche für mehrere Jahre gutbekannt wurden.

8.7 UFOs über England

Die Geschichte begann wie folgt: **Sergeant Harry Waller** vom 256sten Flugabwehr-Regiment errichtete im **südöstlichen Abschnitt von London eine Radar-Installation,** als er am 03. November 1953 zwischen 15.30 und 16.15 Uhr ein starkes Signal am Rand des Radarschirmes bemerkte. Nach der Zentrierung des Echozeichens, wurde es recht massiv empfangen.
Durch das Okular eines Theodoliten betrachtet, schien das Objekt weiß zu sein, glühend weiß, perfekt zirkulär, die Größe eines Tennisballes, und direkt über der Installation. Mittels Vergleich der Daten, welche vom Radar und Theodoliten geliefert wurden, wurde geschlußfolgert, daß es zwischen 60000 und 65000 Fuß schweben müßte.

Im Bericht für den Kriegsoffizier stellte der Beobachter fest, daß es kein Wetterballon sein könne, weil der empfangene Signaltyp durch das Radar auf die Anwesenheit eines **metallischen Objektes enormer Größe** hinwies. Die zurückgekehrten (reflektierten) Signale waren schließlich 3 oder 4 Mal länger als jene durch das größte bekannte Flugzeug erzeugten. Nach ca. 10 Minuten bewegungsloser Schwebe flog das fremde Objekt energisch aus Radar- und Sichtweite.
Aus den darauffolgenden Studien erkannte man, daß keine Forschungsballone 200 Fuß im Durchmesser haben (die Größe des Körpers, welche durch Radar ermittelt). Ein **Meteoritenschweif** würde nicht die scharfen Konturen auf dem Radarschirm liefern, und eine Rakete könnte nicht so lange in der Atmosphäre bewegungslos verharren für eine so lange Zeit.
Am selbigen Tag und selbiger Zeitperiode sichteten die **Piloten T.H. Johnson** und **C.H. Smythe,** welche in einem **„Vampir-Übungskampfflugzeug"** bei 15000 Fuß Höhe über Kent flogen, das leuchtende UFO, welches mit sehr hoher Geschwindigkeit bei ca. 60000 Fuß flog und erwähnten dies in ihrem Flugbericht. In ihrem Bericht stellten sie fest, daß es sich offensichtlich um seine vertikale Achse drehe und glühende Strahlen abstrahlte, während aus dem zentralen Bereich ein starkes und bläuliches Licht ausströmte.
Das dadurch erregte Interesse brachte die UFO-Psychose nach England. Das betraf auch andere Sichtungen in den unterschiedlichsten Teilen des Landes. Man forderte Bestätigungen!
Am 19. November berichtete die **„News Chronicle"** dem Luftministerium: „Wir sind nicht vorbereitet, über bestimmte Berichte zu sprechen... Jeder Bericht wird untersucht, aber 95% entsprechen irgendwelchen Naturphänomenen. Bei den restlichen können die Experten zu keiner Schlußfolgerung gelangen."
Man fragte sich, ob der Kriegsoffizier in der Lage war, die exakte Natur des Objektes zu beurteilen, welches vom Radar aufgezeichnet wurde.
Es ereigneten sich sonderbare Dinge! Das Luftministerium nahm entsprechende Deklaration zurück. Der Sprecher des Verteidigungs-Ministeriums empfahl: Es war ein Wetterballon. Nichts ungewöhnliches! Der Kriegsoffizier vollzog nach „neuen" Untersuchungen während seiner zweiten Erklärung eine totale Wendung. Er formulierte, daß die Sichtung auf „mechanische Mängel" zurückgeführt werden könne. Das bedeutet, gewisse vorübergehende Anomalien in der Operation des Radargerätes, als es einen Ballon gewöhnlicher Größe und Charakteristik erfaßte. Obwohl die Presse skeptisch war, druckten sie die offiziellen Deklarationen und ließen den Gegenstand fallen. Offensichtlich war die Zeit für **„Big News"** noch nicht reif.

8.8 Das Geheimnis der Kanada-Geschichte

Die dürftigen Neuigkeiten, welche in der Zwischenzeit aus Kanada kamen, unterstützten hinsichtlich **Omega** immer mehr den anfanglichen Skeptizismus einiger Menschen. Man munkelte, daß das Projekt in die USA verlagert werden solle. Dort sollten auch andere Projekte durchgeführt werden, welche das ursprüngliche Modell ersetzen könnten, das als recht ineffizient beurteilt wurde.

Immer mehr tauchte nunmehr der Name eines gewissen aeronautischen Ingenieurs **J.C.M. Frost** auf, welcher als prinzipieller Planer des Projektes galt.
Im März 1954 beschrieb die amerikanische Presse Frost's Hoffnungen und das Projekt im vollständigen Detail. Der Beginn dieser neuen Geschichte war recht ungewöhnlich.
Interessiert am signifikanten Fortschritt sowjetischer Wissenschaftler, vor allem auf dem Gebiet der Düsenflugzeuge und gelenkten Raketen, bewirkte die Luftwaffe der USA für den Bau eines Prototypen einer Flugscheibe (innerhalb von 3 Jahren) eine große Summe Geld (die genaue Ziffer war ein Militärgeheimnis).
Entsprechend den Gerüchten, welche unter den Militärexperten zirkulierten, stimmten US-Kanadische Verteidigungsexperten zu, dieses Flugobjekt zu bauen. „Dies ist ein Schiff, welches in der Lage ist, **vertikal zu starten",** erklärten jene, welche euphorisch glaubten, daß die westliche Welt durch Flugscheiben verteidigt werden könne, die inmitten der Atmosphäre verharren können und eine Geschwindigkeit von ca. **1850 mph** erreichen. Das bedeutet, daß sie in der Lage sein würden, alle Manöver auszuführen, wozu Flugscheiben in der Lage sind.
Dieses erstaunliche Flugobjekt ist das Geistprodukt des **englischen Ingenieurs der Aeronautik John Frost,** welcher während des Krieges für die große **De Havilland-Fabrik in England** arbeitete und der später zur **A.V.Roe in Malton (Kanada)** wechselte. Wie auch immer, das Flugzeug, welches für die US-Luftwaffe gebaut wurde, war nicht das erste von diesem Typ, welches Frost geplant hatte. Vor 2 Jahren plante er und unterbreitete den amerikanischen Experten ein Flugzeug, welches wegen seines Start-Verhaltens als **„Flying Manta"** bezeichnet wurde. Es ähnelte mehr oder weniger den heutigen Flugscheiben, aber es konnte nicht senkrecht starten. **(13)**
Seine Spitzengeschwindigkeit überschritt nicht **1430 mph.** Der amerikanische Generalstab war an der Manta interessiert, aber hinsichtlich operativer Mängel entschied man sich, es nicht zu bauen.
Monate des Jahres 1954 verstrichen ohne weitere Neuigkeiten aus Kanada, weder offizielle noch halboffizielle. **(14)**
Die Menschen wollten die „Frost-Flugscheibe" mit einem kombinierten Symbol (US-Stern und Ahornblatt Kanada's) zu Dutzenden durch die Atmosphäre rasend sehen. Stattdessen berichtete am 03. Dezember das kanadische Ministerium für Verteidigung plötzlich und offiziell, daß das Projekt aufgegeben wurde, da es angeblich, obwohl einige gebaut wurden, keinem bedeutenden Zweck diene.
Befragt durch Reporter, bestätigte der Minister für Verteidigung **Howe** die Ablehnung und fügte hinzu, daß vielleicht 4 oder 5 Millionen Dollar für die „Frost-Flugscheibe" ausgegeben wurden, aber das Projekt aufgegeben wurde, ohne seine Endphase zu erreichen, weil dies ca. 100 Millionen Dollar gekostet hätte. Dies war aber hochspekulativ.

8.9 „Die Quarles-Erklärung"

Am 25. Oktober 1955 erstattete der **Luftwaffen-Sekretär Donald Quarles** durch das Pressebüro der Abteilung für Verteidigung eine Erklärung, um Schlußfolgerungen preiszugeben, welche ihn nach seiner Untersuchung der UFOs erreichten. Unter anderem erklärte Quarles:
„Wir betreten nun eine Periode der Luftfahrttechnologie, in welcher Flugzeuge ungewöhnlicher Konfiguration und Flugeigenschaften erscheinen... Die Luftwaffe wird das erste düsengetriebene und vertikal aufsteigende Flugzeug in kurzer Zeit nutzen. Unter Vertrag mit **AVRO Ltd. (Kanada)** verfügen wir über ein anderes Projekt, welches zu einem diskusförmigen Flugzeug führen könnte, ähnlich dem populärem Konzept einer Flugscheibe...Einige dieser haben eine ungewöhnliche Form, solche wie das AVRO-Projekt, aber sie sind unmittelbare Abkömmlinge konventioneller Flugzeuge und können nicht als übernatürlich betrachtet werden...
Ein vertikal aufsteigendes Flugzeug, fähig, um in den **Überschall-Horizontalflug** überzugehen, wird für unsere Atmosphäre ein neues Phänomen sein, und unter gewissen Bedingungen könnte es die Illusion von einer sogenannten Flugscheibe hervorrufen. Die Abteilung für Verteidigung bemüht sich, die Öffentlichkeit nur innerhalb gewisser Grenzen zu informieren... Ich denke, wir müssen erkennen, daß andere Länder ebenfalls die Fähigkeit besitzen, vertikal aufsteigende Flugzeuge zu entwickeln, vielleicht unkonventioneller Formen. Wie auch immer, zur Zeit sind wir befriedigt, daß keine der Sichtungen sogenannter Flugscheiben, von welchen in unserem Land berichtet wird, Flugscheiben ausländischer Herkunft sind." **(15)**
Entweder war es bewußte Lüge oder nur ein Versehen, aber Quarles „Zeitnormen" waren falsch! Er sprach über Flugzeuge der nahen Zukunft, während die Flugscheiben zur Vergangenheit gehörten. Entsprechend der neueren Geschichten in den amerikanischen Zeitungen, war das neue Avro-Projekt das späteste „Frost-Projekt", welches als ein Flugzeug beschrieben wurde, das einer Platte (oberste zu unters gewendet) ähnelte, mit 180 regulierbaren Düsen, welche das Flugzeug in die Lage versetzten, sich vorwärts, seitlich oder rückwärts zu bewegen.
Interessante Neuigkeiten gab es im Februar 1959. Das Flugobjekt wurde dann als revolutionärer Typ eines vertikal aufsteigenden Flugzeuges bezeichnet. Dies basierte auf dem Prinzip der **Ring-Düse,** welches bei Start durch den **Boden-Effekt** eine 100%ige (oder mehr) Zunahme im Auftrieb (Schub) versprach (verglichen mit dem 15 - 20% erreichten mittels Hubschrauber). Mit anderen Worten, eine aerodynamische Adoption des physikalischen Prinzips der **„Vickers Hovercraft",** welches im Jahre 1953 verwirklicht wurde, um das sogenannte „Luftkissen" auszunutzen, erzeugt düsengerichtet zum Boden: Eine seltsame Maschine, welche gegenwärtig genutzt wird und ebenso in den USA produziert wurde. Aber ihre Fähigkeit ist begrenzt, denn sie kann nicht höher als 6 Fuß fliegen oder schneller als 300 mph. Halboffizielle Erklärungen beschrieben es später als einen Flugzeugtyp, welcher die Charakteristiken einer **Luftkissen-Maschine** und eines Flugzeuges vereinigte. Die Entwicklung wurde gemeinsam von der US-Armee, US-Luftwaffe und der kanadischen Regierung unternommen, weil dieses Projekt versprach, zu einer Maschine zu gelangen, welche all die gewöhnlichen Methoden der Luftaufklärung revolutionieren könne."

Natürlich waren die amerikanischen Zeitschriften sofort zur Stelle. **Feldmarschall Montgomery** wurde wieder involviert:
Er sagte, daß es ein Modell einer neuen Maschine gab. Einige Wochen später besagte eine andere Quelle (anonym) nüchtern, daß England über eine beträchtliche Flugscheiben-Flotte in Kanada verfügt, und daß Feldmarschall Montgomery kürzlich anwesend war, um hochgeheime Manöver dieser Flugobjekte zu besichtigen. „Diese Maschinen", schrieb der vorsichtige Reporter, „wurden von **A.V. Roe** gebaut und dann zu einem speziellen geheimen Flugplatz ins Zentrum des Landes gebracht."
Tatsächlich, Avro bewegte sich durch eine schlechte Zeit!

8.10 Das Ende von „AVRO-CAR"

Nachdem man feststellte, daß die Luftbedrohung Kanadas vermindert wurde, weil die Russen nur über eine begrenzte Anzahl interkontinentaler Bomber verfugten, nutzte die kanadische Regierung den Vertrag für den **CF-105 (die "Arrow"),** ein schwerer Bomber, zu kanzeln. Betroffen war auch das **Kraftwerk (Iroquois Turbojet),** wobei man viel Personal einsparte. **(16)**
Durch diese Entscheidungen wurden 10000 Menschen arbeitslos, darunter die meisten Spezialisten, welche am Avro-Flugscheibenprojekt beteiligt waren. Obwohl dieses Projekt in „Avro-Car" umbenannt wurde und durch die USA finanziert, da es noch kein vergleichbares Projekt in den USA gab, konnte dies viele Facharbeiter und Techniker vor der Arbeitslosigkeit nicht bewahren.
Am 14. April 1959 formulierte während einer kurzen Pressekonferenz in Washington **General Frank Britton** die Fakten besser. Er berichtete u.a., daß der erste Testflug des Flugzeuges schon bald stattfinden würde und formulierte vorsichtig, daß der neue Flugzeugtyp „vielleicht" dazu bestimmt war, traditionelle aerodynamische Konzepte zu revolutionieren, es aber einige Probleme bei der Entwicklung dieser Philosophie gab.
Wieder verstrichen Monate ohne Neuigkeiten, aber schließlich entschieden sich im August 1960 amerikanische Authoritäten dafür, den Reportern zu erlauben, den Prototyp zu sehen, welcher in der Zwischenzeit vom Ein- zum Zweisitzer wechselte. Aber dadurch verschwanden nicht die Schwierigkeiten. Obwohl durch Optimismus bei dieser Gelegenheit verschleiert, waren die Ergebnisse nicht sehr ermutigend. Trotz der Beobachtung, daß sogar für diesen Typ eines **V.T.O.L.-Flugzeuges (Senkrechtstarter —und Lander),** geringe Geschwindigkeits-Stabilität das wesentliche Problem ist. Es wurden Tests mit einem maßstabgetreuen Modell im großen Windkanal (40 x 80 Fuß) im **„Arnes Research Center",** welches zur NASA gehört, absolviert, aber der Erfolg blieb unvollständig. Wie auch immer, wurde es klar, daß die verschiedenen Probleme in einem zirkulären Flugzeug von diesem Typ nicht unüberwindlich waren. **(17)**
Während sich Ufologen immer noch mit ihren „Außerirdischen" befaßten, erhob sich das erste Modell gelegendlich plump über der befestigten Rollbahn zu Malton. Schließlich entschied sich im Dezember 1961 die US-Abteilung für Verteidigung sich von der Mitwirkung bei der Entwicklung von „Avro-Car" zurückzuziehen, da das Schema mangelhaft war. Es war ein anderes Flugzeug, welches definitiv „kein Morgen" hatte.

Kommen wir nun zum Ende der offiziellen Geschichte der kanadischen Flugscheiben. Eine endlose Serie von Halbwahrheiten und Manipulationen von Tatsachen, vielleicht durch höchste Ebenen bewirkt, um bewußt die ganze Angelegenheit noch nebulöser zu gestalten.

8.11 Befriedigende Begierden

Der kanadische Wunsch, manchmal Großes und Neues auf dem Gebiet der Luftfahrt zu tun, manifestierte sich zuerst im Jahre 1942, als die Regierung über eine große Luftwaffe verfügte, inklusive Raum für Expansion. Gebaut wurde nahe **Arnprior, etwa 40 Meilen von Ottawa.**
Die aeronautischen Kreise der Hauptstadt machten kein Hehl daraus, über ihre Pläne, den **Arnprior-Flughafen in ein kanadisches „Farnborough"** zu transformieren (oder besser, in eine kanadische königliche aeronautische Einrichtung für das kanadische **„National Research Council").** Es gab Forderungen zwecks finanzieller und technischer Hilfe zur Zeit der **Commonwealth-Konferenz** 1944 an die britische Regierung, um diese Pläne auszuführen.
Ein Duplikat der **„Royal Aeronautical Establishment"?** Dies würde weitere Arbeit und Kosten induzieren. Die bewaldeten Berge des südwestlichen Kanada bieten für die Errichtung eines großen Experimentalzentrums bessere Möglichkeiten, wo nicht nur die Flugzeugtypen entwickelt werden konnten, welche jedem vertraut waren, sondern auch Flugzeugtypen, die keiner kannte.
Mit Hilfe der verschwiegensten Zivilbeamten der kanadischen Abteilung für Bergbau und technischer Dienste (Kartierung) wurden die Bedingungen in 4 ausgewählten Gebieten im südlichen Teil des Landes untersucht. Hierbei handelte es sich um eine große, gebirgige und nahezu öde Region (über 75 Quadratmeilen), welche sich rittlings der Grenze zwischen British Columbia und Alberta befindet, im Süden an den Staat Washington grenzend und bis zum „Peace River District" im Norden reichend.
Die Gegend war ideal:

- Einige Bergstraßen, und alles leicht kontrollierbar,
- Praktisch nonexistenter örtlicher Verkehr um das Gebiet herum,
- Nicht eine einzige Anhäufung von Häusern, welches man als Stadt bezeichnen könnte,
- Vor der Küstenzone ein ausgedehntes Inselband,
- Ein dünnes Schienennetzwerk, fern zum Norden und Süden,
- Die Spur der kanadischen Nationalbahn, welche Prince George mit Edmonton verbindet, und die Spur von Vancouver, welche entlang der USA-Grenze verläuft und
- Eine einzige große Autoverkehrsader, die „Alaska-Highway", windet sich durch die stillen Täler und verläuft nahezu nach Norden.

Die Charakteristik des obig beschriebenen Gebietes stellt für „indiskrete Augen" eine natürliche Grenze dar.

8.12 Die „Schatten-Werkstätten"

Für die Briten war diese Art von Untersuchungen nicht neu. Im ausgedehnten Gebiet des **„New Forest" in Hampshire** errichtete die R.A.F. im Jahre 1942 für das **Bomber-Kommando 5** geheime Flugplätze. **(18)**
Wie auch immer, Grundlagen der britischen Tarnung zwecks geheimer Fabriken waren die sogenannten **„Schatten-Werkstätten",** welche dazu entwickelt wurden, um die Kriegsindustrie mittels Verteilung unter die bewaldeten Gebiete des Landes an sichere Orte zu verlegen.
Im Jahre 1945 druckte die Abteilung für Öffentlichkeit der britischen Eisenbahn eine Broschüre mit dem Titel: **„It Can Now Be Revealed",** um den Beitrag der Bahn zum Sieg zu publizieren. Hier lesen wir:
„Wann auch immer eine neue befestigte Stadt geboren wurde, so hatte die Eisenbahn gewöhnlich vor der Geburt Berater, Hebammen und Vollzeit-Pflegeeltern im Wechsel.
Eine gewisse große Bestückungs-Fabrik in **South Wales** lieferte ein hervorragendes Beispiel. Diese Fabrik, ihr Name ist offensichtlich noch ein Geheimnis, wurde ersonnen, als sich erste Kriegswolken am Horizont zeigten. Ihre Entwerfer planten dies aber in einem derartigen Maßstab, daß 35 Monate vergingen, bevor die Grabungsarbeiten, Gebäude und Ausrüstung beendet wurden und die Produktion beginnen konnte...
Die Fabrik entstand doppelseitig. Auf einer dieser Seiten (Hügelseite) wurden tiefe Ausschachtungsarbeiten vorgenommen, um ein Labyrinth unterirdischer Einrichtungen zu bauen...
Die vollständige Bestückungs-Fabrik umfaßte 1100 separate Gebäude, meistens aus Ziegelstein... und konkret beanspruchte das Gebiet 4 Quadratmeilen. Es wurde intern durch 58 Meilen Straße und 24 Meilen Schiene versorgt. Das elektrische Kraftwerk dieser gewaltigen Anlage brauchte 300 Meilen Kabel... Bei Spitzenproduktion, so wurde geschätzt, arbeiteten 37000 Männer und Frauen in 3 Schichten... Täglich wurden hunderte Tonnen geliefert."
Der größte Teil der britischen Bevölkerung, exklusive der Teil, welcher in diesen „geheimen Fabriken" arbeitete, kämpfte und arbeitete, ohne auch nur einen Verdacht über die Existenz dieser und anderer „Not-Einrichtungen" zu schöpfen. Sogar die Luftwaffe wußte nichts von diesen Objekten, abgesehen davon, daß es sehr schwierig ist, entsprechende Objekte unter künstlicher- und natürlicher Tarnung zu erkennen!
Andererseits aber verfugte das R.A.F.-Kommando durch Berichte des Geheimdienstes über eine allgemeine Idee betr. der Existenz des L.F.A., des großen Experimentalzentrums welches für **Hermann Göring** gewidmet wurde. Entsprechend dieser Berichte wurden in diesem Zentrum **hochwichtige Studien betrieben,** welches sich in **Völkenrode (nahe Braunschweig)** befand. **(19)**
Alliierte Aufklärungsflugzeuge durchkreuzten wiederholt dieses Gebiet, um das rätselhafte Zentrum zu sichten, aber erfolglos. Alles, was auf den Aufnahmen zu sehen war, waren vereinzelte Bauernhäuser und ausgedehnte Wälder, welche durch Verkehrslinien verflochten waren. Es gab keinen Hinweis auf militärische Strukturen!

Das Zentrum, welches mehr als 70 Gebäude umfaßte, und ein Gebiet von nahezu 2,5 Quadratmeilen, war derartig hervorragend getarnt (große Kiefernwälder u.a.), daß es sogar durch tieffliegende Flugzeuge nicht ausfindig gemacht werden konnte.
Die Stadt selbst wurde durch angloamerikanische Flugzeuge mehrmals bombardiert. Nur 2 Bomben fielen jemals auf das L.F.A., und sie fielen zufallig: Ein amerikanischer viermotoriger Bomber, welcher unter Flakbeschuß seine restlichen Bomben abwarf, um das Flugzeug für den Rückflug zu erleichtern.
Um beispielsweise „UFO-Basen" zu errichten, bedienten sich Techniker bestimmter Systeme, welche bereits getestet wurden: Entweder wurden die Basen in den Untergrund verlegt (z.B. alte verlassene Minen) oder von der Tarnung vorhandener natürlicher Vegetation abhängig gemacht. Man entschied sich auch dafür, vorfabrizierte Hanger zu nutzen, denn man konnte diese leicht bauen und verfrachten, verfrachten auch in entfernte Gebiete. Bei entsprechender Notwendigkeit konnten diese sofort in den Untergrund verlagert werden, wobei man sich hierbei natürlich weiterer Tarnung bediente (Buschwerk u.a.), so daß eine Luftaufklärung unmöglich wurde.
Der ursprüngliche Kern der Gebäude, die Arbeit eines speziellen Zweiges der **„Hawker Siddeley Group"**, welche sich auf die Herstellung vorfabrizierter Gebäude spezialisiert hatte, wuchs durch den Zustrom deutscher Techniker und Projekte enorm an. Und schließlich erhielten sowjetische Geheimagenten in Kanada indirekte Kenntnis über diesen Gegenstand. **(20)**

8.13 Der „Ottawa-Skandal"

Wie auch immer, es muß angenommen werden, daß jene Agenten kein vollständiges Bild über die kanadischen Aktivitäten auf dem hochspezialisierten Gebiet des **„Saugflugzeuges", sphärischer Raketen und anderer Typen nonkonventioneller Flugzeuge** erlangten. **(21)**
Die Presse zu jener Zeit berichtete über atomare Spionage, aber diese Angelegenheit war weitaus komplizierter.
Administratives und technisches Personal der sowjetischen Botschaft und 4 kanadische Zivilbeamte waren in industrieller und militärischer Spionage involviert, was als der **„Ottawa-Skandal"** bekannt wurde.
Am 19. Februar 1946 erklärte **Verteidigungsminister Howe** der Presse: „Die Spionage-Angelegenheit involviert weder Atomgeheimnisse noch den Uran-Schmuggel. Es ist ein völlig anderer Gegenstand!"
Entsprechend dem **„Exchange-Telegraph Press Service"** kamen die Spione in den Besitz von Informationen über Radar und über kanadische Fabriken, welche sich mit der Produktion von Kriegsmaterialien befaßten (kontinuierlicher Informationserhalt über eine Periode von mehreren Monaten). Um es genauer zu sagen, seit August 1945.

Am 04. März 1946 gestaltete die **„Royal Canadian Commission of Enquiry"** den Abschlußbericht öffentlich. Wir wissen aber nicht, ob er vollständig ist oder zensiert wurde. Es gab z.B. eine Liste über sowjetische Wünsche für Informationen bzgl. 21 verschiedener militärischer, industrieller, organisatorischer und wissenschaftlicher Gebiete und Gegenstände. Diese umfassen:

- Radar,
- Schnorchel,
- V2-Torpedo-Raketen.
- Scheinwerfer,
- Die Lage bekannter und geheimer Militärfabriken und was sie produzierten,
- Verbände und Gliederung armierter Kräfte,
- Große Truppenbewegungen,
- Versorgungsdienste,
- Spezielle Luft- und Feldgranaten,
- U-Boot-Abwehrbomben,
- Industrielle und chemische Techniken,
- Uranproben,
- Sprengstoffe,
- Atomare Zentren,
- Korrespondenz und Bewegung diplomatischer Dienste,
- Hochgestellte Personen, welche man bestechen kann und
- Projekte, welche dem **„Canadian National Research Council"** unterstanden.

Der offizielle Bericht endete mit folgender Beobachtung: „Wir können nur die Aktivitäten von 4 der Agenten rekonstruieren, welche im Dienste der sowjetischen Botschaft beschäftigt sind. Beweise deuten darauf hin, daß viele weitere Agenten involviert waren, und wichtige Informationen wurden somit außer Landes geschafft. Wir sind noch nicht in der Lage, darüber detailliert zu berichten, weil noch weitere Beweise ausstehen."
Die Konsequenz wurde niemals bekannt gegeben, aber der Schleier der Verschwiegenheit fiel überall.

8.14 Wer auch immer es tat, es wartet darauf

Um einige seltsame Widersprüche zu verstehen, gehen wir nun auf das Ende des Jahres 1945 zurück, als die Amerikaner über ihren Sieg über Japan und ihren Besitz der Atombombe prahlten. Noch hatten sie keine Erfahrung mit den Unruhen und Enttäuschungen des „Kalten Krieges" und der kleineren „Heißen Kriege" in ihren Einflußgebieten. Amerikanischer Einfluß verbreitete sich über die ganze Erde, teils eine Welt, welche sich aus den Ruinen erhob und hungrig war: Hungrig nach Lebensmitteln, Geld und Industrien, denn die Bankkonten waren leer!

Sogar England benötigte wirtschaftliche Hilfe, und es fragte im Namen der kürzlich siegreichen Allianz nach Hilfe. Hilfe wurde gewährleistet, und England fühlte sich verpflichtet.
Im Januar 1946, gerade bei Beginn von Lieferungen wichtiger Informationen an die Presse, bemerkten die Briten, daß die Amerikaner nicht vollständig an den Austausch wissenschaftlicher Informationen interessiert waren. Jener Austausch wurde während des Krieges vereinbart, und machte es den Alliierten möglich, Deutschlands technologische Potential zu schlagen. Nun, Amerika lehnte es ab, der britischen Regierung aktuelle Daten über die Atomgeheimnisse zu liefern, welche an verschiedenen Zentren in den USA untersucht wurden.
Die sensationelle Entwicklung, welche die 2 größten Westmächte trennte, begann am 08. Oktober 1945. An diesem Tag erklärte **Präsident Truman,** daß entsprechende Prozesse, welche zur Entwicklung der Atombombe führten, an keine andere Nation mitgeteilt wurden. Indirekt informierte er auch darüber, warum dies auch für England angewendet wurde, obwohl England 100 Millionen Dollar ausgab, um die Atombombe zu entwickeln. Ergo: Die Bombe wurde ein ausschließlich amerikanischer Besitz.
Die amerikanische **Obstruktionspolitik** wurde dann auf den Uranbergbau erweitert, auch im Hinblick auf eine friedliche oder industrielle Nutzung. Eine neue Geschichte, welche im Januar 1946 in der britischen Presse publiziert wurde, erregte Briten und Kanadier:
„Die amerikanischen Authoritäten", so berichteten die Zeitschriften, „verbaten kürzlich ihre Ergebnisse in der Erforschung der Atomenergie nach England zu geben, da England angeblich im Austausch nichts zu bieten hätte. Britische Pläne für die Entwicklung der Atomenergie waren praktisch zu einem Stillstand gelangt, weil das Werk einer Experimentalstation in **Berkshire** durch den Mangel an Fachkräften behindert wurde. An dieser Stelle muß auch darauf hingewiesen werden, daß der Mangel an Plutonium und Uran 235, welches England versäumte, von Amerika zu erlangen, den Beginn der Experimente verzögerte, für welche 1,5 Millionen Pfund bereitgestellt waren."
Könnte hier etwa der britische Stolz eine Rolle gespielt haben? Vor allem waren auch finanzielle Interessen involviert, welche ernsthaft verletzt wurden.
Der Strom offizieller Erklärungen über aerodynamische Angelegenheiten endete nahezu plötzlich. Geheime Verhandlungen, welche mit den höchsten amerikanischen Authoritäten geführt wurden, wurden unterbrochen. Dies betraf die Entwicklung neuer Flugmethoden. Wie auch immer, kamen die Verhandlungen zum Stillstand, als das Pentagon wissen wollte, was die Briten vorhatten. Dies ereignete sich zu einer Zeit, als die Amerikaner an einer Hegemonie auf dem Gebiet der Flugzeugkonstruktion hinarbeiteten.
Britische und kanadische Authoritäten entschieden sich dann, auf dem Sektor der Nuklearenergie ihren eigenen Weg zu gehen, und sie hatten Erfolg. **(22)**
Als dann am 24. Juni 1947 (dies ist wirklich ein „Datum der Erinnerung") die neue Luftfahrt geboren wurde, startete von einem geheimen kanadischen Flugplatz eine **Formation von 9 rundlich geformten „Saugflugzeugen".** Nun begriffen die Amerikaner, daß England manchmal etwas zum Austausch geben könnte.

8.15 Bemerkungen

1) Geplant während der Endphase des Krieges im Pazifik durch die Studien- und Entwicklungsabteilung **„Fairey Aviation Company"** als Verteidigung gegen die japanischen Kamikaze. Der **Stooge"** war eine Raketenbombe, welche einem Torpedo von 7,5 Fuß Länge und 1 Fuß im Durchmesser ähnelte. Dieser hatte einen quadratisch geformten Flügel mit einer Spanne von **9** Fuß, verfugte über eine konventionelle Heckzusammensetzung mit einer quadratischen Oberfläche. Er folgte im wesentlichen der deutschen VI-Flugbombe, ausgenommen dem Antriebsmechanismus. Man nutzte festen Brennstoff, im ersten Drittel des Körpers gelegen. Wichtig war auch die Hochfrequenz-Kontrolle. Es trug eine explosive Ladung von 220 Pfund, und seine Spitzengeschwindigkeit lag zwischen 500 und 560 mph.
2) Cf. **Prof. B. Thwaites, „On the Design of Aerofoils for which the Lift Is Independent of Incidence"** (Aeronautical Research Council Reports and Memoranda Nr. **2612,** London, H.M.S.O., **1947),** S. **17.** Siehe auch vom gleichen Autor den Bericht Nr. **2611,** „The Production of Lift Independent of Incidence: The Thwaites' Wing Flap" (London, **1947)** und den Bericht, publiziert im „Journal of the Royal Aeronautical Society", Februar **1948,** mit dem Inhalt: **„The Production of Wing Lift Independent of Incidence."** Dieser Gegenstand war nicht völlig neu, kann aber aus der Tatsache abgeleitet werden, daß vor langer Zeit **(1929)** der deutsche Techniker **Oskar Schrenk** ein Memorandum zum Titel publizierte: **„Researches on the Production of Lift without Recourse to the Angle of Incidence"** in der „Zeitschrift für Mathematik und Physik", herausgegeben durch die Universität von Heidelberg.
3) Ihre Erscheinung erstaunte sogar Experten für aeronautische Probleme, welche Informationen aus den letzten aeronautischen Texten entnahmen, ohne es zu finden. Sie gehörten zu einer geheimen „Experimentalgruppe" spezieller „Saugflügel", welche als **C.V.A.** bezeichnet wurden und von **Prof. Thwaites** ausgearbeitet sind. Ihre Anwendung zwecks Flug wurde zur Adoption spezieller Normen untergeordnet. In der Zeit, als der Bericht publiziert wurde, zirkulierten in den aeronautischen Kreisen von England wilde Gerüchte, welche besagten, daß jene Profile für ein **„Nurflügler-Projekt"** geplant wurden, welches rundlich sein würde, und der Hauptabschnitt eines **„AU-Körper" (flügelloses Flugzeug)** mit gemischten Auftrieb (Aerodynamik-Jet). Die Idee eines Rumpfes mit Auftrieb wurde nach Prüfung deutscher Daten vorgeschlagen. Diese erlangte man durch das aerodynamische Verhalten des spindelförmig geneigten Körpers der V2-Raketen, als sie im Überschall-Windkanal zu Kochel getestet wurden. Diese Tests wurden anfangs durchgeführt, um das **Drift-Muster** zu studieren und dann die Beziehung zwischen Auftrieb und Widerstand, um die Gleitreichweite der Raketen auszudehnen. Später wurde diese Idee, welche sich aus deutschen Studien ableitet, auch durch die Amerikaner studiert (ihr „Pluto-Projekt"). Aber die **„Marquardt low-level supersonic unlimited-range vehicles" (Raketen mit einem Staustrahltriebwerk ohne Flügel oder mit nur rudimentären Flügeln)**,welche vermutlich im Jahre 1963 zum Einsatz gelangen sollten, existierten tatsächlich nur auf dem Papier.

»

4) Cf. **„Nasce una nuova architettura delle cellule?",** Alata (Milan, Februar 1947), S. 10 - 11.
5) Wie auch immer, so muß bemerkt werden, daß nach der Einstellung des **AW-52-„Nurflüglers"** die Benennung **„Boomerang"** für einen anderen Flügeltyp vergeben wurde, welcher an die Waffe der australischen Ureinwohner erinnerte: Der halbmondförmige Pfeilflügel (wurde auch als „Krummsäbel"- und „Halbmondflügel" bezeichnet). Mit dieser Form führten die Deutschen für ihre schweren Düsenbomber im Jahre 1944 Studien durch. Die Briten führten damit ständige Tests in den nationalen aeronautischen Einrichtungen (Windkanäle) durch und montierten es auf die **„Handley Page HP-88** (ein einmotoriges Experimentalflugzeug, welches im Jahre 1951 abstürzte), die **HP-80** (ein schwerer Bomber mit 4 Düsenmotoren) und auf die **HP-97** (ein nicht erfolgreicher transatlantischer Airliner, angetrieben durch 4 Düsenmotoren.
6) Durch australische Unterstützung der **„Hawker Siddeley Group"** wurde die **„Jindivik"** gebaut. Die Gefechtstürme des schnellen **„Centurion MarklH-Panzer"** wurden durch die **„Foucault Top"** stabilisiert. Sie baute eine geheime Apparatur, um Kampfflugzeuge automatisch während der Zeit des radarkontrollierten Feuers zu stabilisieren. Sie nutzen **elektromagnetische Gyrostabilisatoren,** um ihre **Luft-Wasser-Torpedos** zu regulieren. Als Modell wurde der **elektrische „Roll-Stabilisator" (G-13-C)** genutzt, der für **geflügelte Marine-Torpedos** geplant wurde, die im **hydrodynamischen Tank** getestet wurden (im aeronautischen Experimentalzentrum zu Guidonia im Jahre 1942). Es ergaben sich Ergebnisse auf der Order von 1/10 Grad. Die G-13-C gelangte niemals über die Teststadien hinaus, da die Kriegswende kam und sich Interessenmangel durch die Verantwortlichen in Italien einstellte. Diese Beispiele mögen genügen, um das Interesse der Briten an Stabilisierungs-Geräten zu zeigen.
7) **Prof. Shenstone** kannte Deutschland recht gut, arbeitete im Jahre 1930 bei Junkers und hatte bis zum Ausbruch des Krieges zu den deutschen Wissenschaftlern freundliche Beziehungen. Seitdem er für eine angloamerikanische Arbeitsgruppe tätig war, befaßte er sich mit der Untersuchung deutscher aerodynamischer Studien unter besonderer Berücksichtigung der Saugwirkung.
8) **Cf. „Flight"** (London, **03.** August **1945).**
9) Siehe **Norman S. Currey, „L'Industrie aeronautique du Canada",** Interavia (Genera, Mai **1950).**
10) Siehe **James Hay Stevens, „Il Canada, e la terra promessa dell' aviazione, nido ed arsenale dell' Occidente",** Alata (Milan, Juni **1952).**
11) Siehe **„Man Made Flying Saucers",** The R.A.F. Review (London, April 1953), **S.** 11 - 12. Als das Magazin die schematischen Profile des „Omega" publizierte (in der amerikanischen Presse so bezeichnet, vielleicht wegen seiner Form), konnte man sehen, daß dies nicht einer Flugscheibe glich, sondern eher einem **„hufeisenförmigen Nurflügler".** Entsprechend dem britischen Magazin war das Flugobjekt für einen Test und den folgenden Bau für einen Überschall-Abfangjäger geplant. Dieses war vermutlich relativ klein, mit einer Gesamtlänge von ca. 36 Fuß. Entlang des Führungsrandes der Maschine befanden sich 20 „Lufitsaug-Schlitze", um den „Propulser" im Flügel des Flugzeuges zu speisen.

Am deutlich „abgeschnittenen" Heck existierte eine große, elliptische Absaugtülle, welche 10 „Ablenker" enthielt, durch welche das Flugzeug mittels eines Stromes komprimierter Luft, kommend aus dem zentralen Turbokompressor, die Richtung wechselte (Ablenkungsschaufeln für Kontrolle). Es gab 10 davon, aber 1 Paar hätte dies auch getan. Die verbrannten Gase wurden aus den vielen Auspuff-Röhren ausgestoßen, und daher wurde das Flugzeug auch angetrieben. In der Mitte des Rumpfes befand sich für den Piloten eine enge Kabine, eine tropfenförmige Kuppel aus transparenten plastischen Material, durch welche der Pilot eine ausgezeichnete Sicht von 360° über den gesamten Horizont hatte. Wie auch immer, war sein Blickfeld unterhalb des Horizontes notwendig, so war er völlig blind. Um die vertikale Achse des Flugzeuges und inseitig des Flügels rotierte ein großer **Turbinenmotor,** aber darüber wurden keine Details geliefert. Wie auch immer, nur kurze Zeit später publizierte die Zeitschrift **„The Aeroplane"** einen schematischen Längstschnitt, welcher hypothetisch war, basierend auf der Adoption einer **radialen, zentripedalen Turbine,** welche entsprechendes Gas ausstieß, das sich im Kollektor ausbreitete. Falls „Omega" wirklich existierte, könnte eine zentrifugale und radiale Turbine nicht wie ein Kraftwerk sein? Luft spielte hierbei eine hervorragende Rolle (Komprimierung, zentrifugaler Kompressor und Leitung für überschüssige Luft). Obwohl dies den Turbinentyp rechtfertigte, welcher vorgeschlagen wurde, so gab es aber Gegensätzlichkeiten zu den primären Neuigkeiten aus Kanada. Wie auch immer, die Rotation des Motors war vermutlich dazu gedacht, eine **gyroskopische Stabilität** zum Inneren des Flugzeuges zu liefern, weil ein **rotierendes Gyroskop** seine Position im Raum ohne Wechsel beibehalten kann. Aber was ist mit den starken Vorwärtsbewegungen, welche das Flugzeug im Fluge erlangt?

12) Während der letzten Kriegsjahre wurden im **„Inter-Services Research Bureau",** welches sein Hauptquartier in mehreren Räumen des Victoria- und Albert-Museums hatte, unglaubliche Tricks ausgearbeitet, um die Feinde irrezuführen und Zerstörung zu induzieren. Dort entwickelte man **explosive Gummischlangen** und **Orchideen** für die Burma-Front sowie **explosive Geschenk-Statuetten** für das japanisch besetzte Borneo. Gummibehälter, beladen mit leichter Bewaffnung und Munition für die Maquis, um die französische Küste zu säubern. Särge mit Funk-Transmittern für norwegische Partisanen u.a. derartiger Ausrüstungen. Im Verborgenen dieses alten viktorianischen Gebäudes wurden die Pläne für die **„Vogel-Köder"** erdacht: Mehr als 500 falsche Angriffsziele für die Irreführung der Luftwaffe: Brennstofflager, Rangier-Bahnhöfe, Kraftwerke, Betriebe und Flugplätze gebaut aus Holz und Teerpappe, welche eine große Anzahl Bomber anzogen, entfernt von den tatsächlichen getarnten Zielen in der Nähe. Es wurde geschätzt, daß 5% der Bombenlast, welche auf England fielen, nur die „Vogelköder" trafen. Im selbigen Gebäude nahm auch die Idee des **„Sternenfisches"** Gestalt an. Die „Sternenfische" waren Feuerlichter bei Nacht, um brennende Städte vorzutäuschen, und sie lenkten auf ländlichen Gebieten die deutschen Bomber ab. Ebenfalls im selbigen Gebäude wurde die deutsche Funkaufklärung studiert. Wenn z.B. ein deutscher Pilot bei Nacht über England flog, erkundigte sich der zentrale Funk über seine Lage. Britische Stationen erhielten die Antworten und retransmittierten jene in geänderter Form, und damit wurde der feindliche Pilot verwirrt. Deshalb ist es auch nicht erstaunlich, daß im Jahre 1942 die Briten auf Anregung des „Inter-Services Research Bureau" einen Kreuzer fern der Tankschiffe von Alexandria „bauten". Das Ziel war, die italienisch-deutsche Aufklärung irrezuführen.

Während des Krieges wurden diese Hilfsmittel allgemein als **„psychologische Waffen"** bezeichnet. In Friedenszeiten verwirrte man damit z.B. Geheimdienste. War das hölzerne Modell zu Malton ein wirkliches maßstabgetreues Modell der neuen Maschine? Oder war es eher ein „Notbehelf, um eines der vielen Nachkriegsgeheimnisse zu verschleiern? Es scheint, daß es sogar **Feldmarschall Montgomery** nur erlaubt wurde, das Modell (Atrappe) zu sehen. Kann dies möglich gewesen sein? Sicherlich. In England kann man ein hoher Offizier sein, aber eingeschränkt, wenn es die nationale Sicherheit erfordert. Um diese wenig bekannte Wahrheit zu bestätigen, zitieren wir nun eine Geschichte, welche in den militärischen Publikationen Englands kurz nach dem Krieg erschien. Im März 1942 wurde bei **Tempsdorf in Bedfordshire** für 2 „spezielle" Geschwader von Nachtbombern ein geheimer Flugplatz errichtet. Was bei diesem Geschwader geheim war, war die Tätigkeit, die europäischen Widerstandsbewegungen zu versorgen. Man flog französische, polnische, norwegische u.a. Agenten in ihre jeweiligen Gebiete ein. Piloten und Besatzung des Flugplatzes hatten mit den örtlichen Einwohnern keinen Kontakt. Ihre Aktivitäten waren so geheim, daß sogar, wenn z.B. ein hoher R.A.F.-Offizier nach Informationen fragte, sie aufgefordert waren, ihm falsche Informationen zu liefern. Sogar die Mechaniker, welche an den Flugzeugen arbeiteten, hatten keine Ahnung, wofür jene genutzt wurden. **Oberst Pickard,** der Kommandeur der Formation, gab niemals die Namen der Piloten heraus, welche an diesen Missionen teilnahmen. Wie auch immer, war all dies sowie auch die Angelegenheit der Avro-Flugscheibe nur Teil eines Nebelvorhanges? Die Briten jedenfalls hatten an der Verschleierungstaktik starkes Interesse. Sogar heute scheint die Wahrheit über die UFOs ins Bodenlose zu fallen.

13) Für die **„Stingray"** wurde ein Düsenstart geplant (Neigung des Flugobjektes zu einem 70°-Winkel auf einer Spezialrampe). Dies war sicherlich nicht die ideale Lösung, aber durch die Installation eines ausschließlichen Antriebsmotors war dieser seltsame Starttyp erforderlich. Es war tatsächlich ein „Nurflügler" mit einer Form, welche zu zirkulär tendierte. Es war ein Installationstyp, welcher niemals dem Schiff erlaubt hätte, in der Luft zu schweben, eine der Charakteristiken realer Flugscheiben. An dieser Stelle sollte auch vermerkt werden, daß es unmöglich gewesen wäre, solch ein Flugzeug zu steuern, welches mangels Höhenruder oder irgendeiner anderen Art aerodynamischer oder gasodynamischer Schaufeln fähig wäre, grundsätzliche Steig- und Fallmanöver zu erzeugen. Das **„Frost-Projekt"** war völlig improvisiert, grundsätzlich nur schlecht ausgearbeitet.

14) Die kanadische Presse kehrte zu den sogenannten UFOs zurück. Der amerikanische Ufologe **Donald Keyhoe** stellte fest, daß die kanadischen Authoritäten bezüglich der Flugscheiben skeptisch waren, aber im Frühjahr 1952, nach einer Serie außergewöhnlicher Sichtungen, wechselte ihre Haltung, und eine Konferenz hochgestellter Personenfand in Ottawa statt. Vier Tage später gab der Geheimdienst der **R.C.A.F.** öffentlich zu, daß er mit einer ernsthaften Erforschung begonnen hatte. Zur selbigen Zeit verkündete die Gruppe für Verteidigungsstudien die Errichtung eines Büros (gestaltet nach dem amerikanischen Projekt „Blue Book"), welches seine Erkundigungen geheim führen würde. Aber warum, da die Tatsache erwähnt wurde?

Im September 1954 berichtete die kanadische Presse, daß nach 3 Jahren fortgesetzter und völlig unwichtiger Himmelsbeobachtungen sich die Regierung dafür entschied, das Büropersonal zu verlagern und sich weniger spekulativen Dingen zu widmen. Tatsächlich aber, flogen die Flugscheiben während des Jahres 1952 mehr als einmal über dieses Gebiet. Sobald die Beobachtungsstation tätig wurde, begannen die Flugscheiben diesen Teil des Himmels auszuweichen. Hatten die „Marsianer" davon Wind bekommen? Ein erfolgreicher Teil einer extraterrestrischen Spionage?

15) Nach Entlarvung aller 131 Sichtungsberichte in Nordamerika während der ersten Hälfte des Jahres 1955 stellte **Herr Quartes** fest, daß die Regierung vor einiger Zeit mit der kanadischen Regierung und mit Avro-Canada für die Vorbereitung eines Experimental-Modelles der „Frost-Flugscheibe" Verhandlungen aufnahm. Jenes Flugzeug sollte dann in Massen produziert werden, um es für die gemeinsame Verteidigung des subarktischen Gebietes des Kontinentes zu nutzen. Nachdem verschiedene Projekte aus Gründen des finanziellen Aufwandes oder Ineffizienz abgelehnt wurden, fiel die Wahl der amerikanischen Experten schließlich auf den **Typ Y.** Die Presse wurde informiert, daß ein Foto der Flugscheibe verfügbar ist. Diese seltsame Fotographie, welche die Flugscheibe über amerikanischen Wolkenkratzern darstellt (siehe Abb. 29, Vergrößerung) enthüllte, daß das Projekt Y völlig verschieden von „Omega" war. Das neue „Frost-Projekt" hatte die klassische Form einer Flugscheibe, allerdings ein absurdes Antriebssystem für eine Maschine diesen Typs.

16) Wie auch immer, kurze Zeit später wurde die Entscheidung widerrufen. Die Arrow, ein Zweidüsen-Kampfflugzeug mit einer Deltaflügel-Formation, wurde ursprünglich geplant, die **CF-100 Canuck** zu Beginn des Jahres 1951 zu ersetzen. Wegen einer Serie von Modifikationen in den Entwicklungs- und Herstellungsstadien, flog der Prototyp nicht bis zum Herbst 1957, als er zeitweilig mit 2 **Pratt- und Whitney-J-75 Turbojets** ausgerüstet wurde. Es wurde geschätzt, daß dieses Flugzeug im Jahr 1959 in Serie produziert werden könnte.

17) Im Herbst 1959 machte eine unscharfe Fotographie des **„Frost Disc"** (nachfolgend als **„Avro Air - Cushion Aircraft"** bezeichnet und dann einfach als **„Avro-Car")** in der Presse die Runde. Es wurde behauptet, daß ein freiberuflicher Fotograph die Aufnahme während eines überraschenden Fluges über der Avro-Fabrik in dem Moment machte, als die Flugscheibe aus dem Hanger für einen Test herausgenommen wurde. Wie auch immer, so war es notwendig, die Herausgabe der offiziellen Fotographie abzuwarten, welches aber nicht bis August 1960 geschah. Auf dem obersten Teil der Maschine (deren stark gerundeten Ränder verrieten, daß die Planer beabsichtigten, innerhalb der geringen Unterschall-Geschwindigkeit zu bleiben) war auffallig die zentrale Lufteinsaugung mit ihren großen und verhüllten vertikalen Schaufeln, angetrieben mittels 3 **„Continental J-69 Turbinen",** untergebracht innerhalb des linsenförmigen Körpers. Der Hochdruck der Unterseite (das Luftpolster) wurde durch eine Düse erzeugt (aber nur, wenn nahe zum Boden), wobei Luft aus dem Fächer kam und ausgestoßen durch die **„Venturi-Röhren-Ringmündungen"** rundherum der Ränder der Flugscheibe. Für den Horizontalflug wurde der Düsenstrom aus dem Ring Richtung Heck gerichtet, wobei sich eine Vorwärtsbewegung und aerodynamischer Schub (Auftrieb) entwickelte. Im Jahre 1960 bestand das Endziel des Projektes darin, eine zuverlässige Methode für die Schwenkung der Ringdüse durch einen 90°-Bogen zu vervollkommnen, um die entwickelte Schv.blr:.f. durch die Auftriebsdüse für vertikale Bewegungen des Flugzeuges zu begrenzen (z.B. für Start und Landung) und den aerodynamischen Auftrieb (Schub) für den Horizontalflug zu nutzen.

Dies war der erste Schritt zwecks künftiger Realisierung eines Überschalltyps (gefordert durch die US-Luftwaffe). Die zirkulären Flügel waren wegen ihres geringen Aspekt-Verhältnisses sehr unbeständig. Ernste Mängel kennzeichneten die Todesurkunde des Projektes.

18) Siehe **„Forest Hid Five Dromes"**, Eighth Army News (Trieste, 01. Januar 1946), S. 1.

19) Siehe **„The L.F.A.: A German Research Station"**, Aircraft Production (London, November 1945) und speziell **Oberst L.E. Simon: „German Scientific Establishments"** (New York, Mapleton House, 1947), S. 11 - 45.

20) Die **A.W. Hawksley-Fabrik von Hucclecote,** welche durch die **„Hawker Siddeley Group"** für die Produktion von aerodynamischen Teilen und Zubehör absorbiert wurde, produzierte während der Zeit von 1945 - 1947 mehrere 10000 vorfabrizierte Häuser. Diese wurden aus einer Leichtmetall-Legierung hergestellt, sogenannte **„Airoh".** Ein beträchtlicher Teil ging nach Australien und Kanada.

21) In der Nachkriegsperiode, bevor die USA ihr Verteidigungs-Radarnetzwerk weit nach Norden ausdehnte (bis Ende 1952), erwiderten sowjetische weitreichende Aufklärungsflugzeuge von Sibirien und subarktischen Luftbasen aus häufig die Besuche, welche amerikanische Aufklärungsflugzeuge von japanischen Basen machten (Manchuria und Ostsibirien, Alaska, Yukon-Gebiet, Mackenzie-Gebiet). Entsprechend neuerer Geschichten in den Ottawa-Zeitschriften aus dem Jahre 1966, belegen ein beträchtlicher Teil der Fotos, welche nahezu das gesamte Land (ca. 5 Millionen Quadratmeilen) bedecken, militärische Stützpunkte, Kasernen, Brücken, Häfen und Flugplätze. Alle Einschränkungen für den Verkauf dieses seltenen Materials wurden im Jahre 1958 tatsächlich verstärkt. Dies war aber beendet, als Spionage mittels stratosphärischer Aufklärungsflugzeuge vom **U-2-Typus** gemacht wurde. Später wurden verschiedene geheime Typen amerikanischer und sowjetischer strategischer Aufklärungssatelliten, ausgerüstet mit hochauflösenden **Telefoto-Linsen,** zum U-**2s** hinzugefügt. Wie auch immer, es war tatsächlich so, daß getarnte unterirdische Anlagen einer Identifikation entgingen.

22) Die amerikanische Obstruktionspolitik wurde natürlich fortgesetzt. Am 26. Januar 1956 enthüllte der wissenschaftliche Editor des **„Daily Telegraph"** von London tatsächlich einen neuen Widerspruch zwischen den Briten und Amerikanern hinsichtlich der Entwicklung nuklearer Energie. „Druck", so schrieb er, wurde durch die USA erzeugt, um die Briten davor abzuschrecken, thermonukleare Waffen zu produzieren. Dies war offensichtlich eines der Themen, als **Sir A. Eden Präsident Eisenhower** traf. Die Amerikaner gaben anderen Ländern keine Informationen oder bestritten diese, welche für die Entwicklung nuklearer Waffensysteme hilfreich sein könnten. Dann war da noch die Angst der Amerikaner vor russischen Entwicklungen. Amerika dementierte sogar britische Hilfen für schweres Wasser, welches auf atomarem Gebiet doppelte Bedeutung hatte. Es wiegt ca. 1% mehr als gewöhnliches Wasser und kommt zu etwa 0,2% in allen natürlichen Gewässern vor. Schweres Wasser ist für einige Typen von Atomreaktoren ein ideales Arbeitsmedium, um es für die Stromproduktion zu nutzen. Es ist ebenso für die Herstellung von **„Lithium-Deuterise"** wichtig, ein nuklearer Sprengstoff, welcher für **Wasserstoffbomben** notwendig ist.

England hatte sein einzigstes Projekt zwecks industrieller Herstellung von schwerem Wasser verworfen, so berichtete der „Daily Telegraph", was durch die **„British Atomic Energy Authority"** bestätigt wurde. Dies war in **Neuseeland (bei Waireki)** gewesen. Für die Produktion von schweren Wasser und Stromerzeugimg nutzte man **Dampf aus heißen Quellen.** Schweres Wasser aus Waireki hätte aber 90 000 Pfund statt der geschätzten 40 000 Pfund gekostet. England zahlte zwischen 65 000 und 75 000 Pfund pro Tonne an Norwegen für Unterstützungen aus dem **„Norsk Hydro".** Im August boten die Amerikaner an, einige ihrer eigenen Überschußlieferungen zu 25 000 Pfund pro Tonne zu verkaufen. **Admiral Strauss,** Leiter der US-Atomenergiebehörde, sagte zu mir dann in Genf: „Natürlich, wir wünschen zu wissen, wofür es benutzt wird." Amerika's Bedingung dafür war, daß die betreffenden Empfängerländer absichern mußten, daß es nicht für die Waffenherstellung Verwendung findet. Trotz allem verfolgte England auch die Entwicklung nuklearer Waffen. Beim Waireki-Projekt bestand die Schwierigkeit darin, daß es nur einige 10 Tonnen schweren Wassers pro Jahr hätte produzieren können. Für einen einzigen Reaktor, welcher 100 Megawatt Strom produziert, genug für eine Stadt von 70 000 Einwohnern, würden 400 Tonnen benötigt! Das bedeutet, hätten die Amerikaner ihre Bedingungen für England nicht verbessert, wäre alles vorbei gewesen. Die Antwort der Amerikaner ließ nicht lange auf sich warten. Am 02. November 1957 erklärte der demokratische Senator **Clinton Anderson** der Presse, daß entsprechend der sensationellen sowjetischen Raketenentwicklung es notwendig war, die Bundesgesetze über nukleare Geheimnisse zu ändern. Dies betraf die Zusammenarbeit mit den besten westlichen Ländern auf dem Gebiet der Nuklearenergie. Wie auch immer, so wurde ein Austausch mit England erwogen. Senator Anderson stellte auch fest, daß Geheimnisse des atomgetriebenen U-Bootes **„Nautilus"** nach England übergeben werden können, aber im Austausch ihres gasgekühlten Atomreaktors. Aber die Engländer übergaben den USA über ihren Reaktor keine Details.

9. Wie das Unmögliche tun

Wäre es angesichts der starken Entwicklung besonders schlagkräftiger Waffen möglich, daß wir uns auch mit Geheimwaffen beschäftigen, so fragte der **Journalist Franco Bandini** seine Leser zur Zeit der großen „Himmels-Invasion" von 1954. Und er antwortete: „Nein! Bei den Flugscheiben ist es technisch klar, daß sie offensichtlich perfektioniert wurden, Juwelen der aeronautischen Wissenschaft mit erstaunlichen Charakteristiken. All dies wurde mit erstaunlicherweise geringem Aufwand erreicht. Klar ist auch, daß die Geheimwaffen-Hypothesen größte Verwirrungen induzierten."

„Laßt uns annehmen", so schrieb Bandini einige Jahre vorher (1950), „daß diese neue und furchtbare Waffe durch eine der beiden Großmächte, Rußland oder die USA, gebaut wurde, und unter der allgemeinen Bezeichnung **Flugscheibe** verborgen ist. Ist dies möglich? Der stärkste Beweis gegen diese Annahme ist, daß die Flugscheiben offensichtlich keine geographische Bevorzugung zeigen. Einmal erscheinen sie hier, ein anderes Mal dort, ohne, so könnte jemand sagen, den geringsten Grund.

Stattdessen zeigen sie eine Bevorzugung für Wüstengebiete, Meere oder polare Regionen. Auch trödeln sie ähnlich sorgenfreien Touristen über den Städten, Küstenlinien, fliegen dicht über Industriegebiete, und es scheint, daß sie jede Ecke unseres Planeten erkunden. Laßt uns hinzufügen, daß sie 1/4Stunde in der Luft schweben (viele Berichte sprechen von Stunden). Das macht es einigen Fotographen leicht, Filmmaterial zu erstellen. Sind es wirklich Geheimwaffen? Wenn jene Ausrüstung zu den USA gehört, warum fliegen sie denn auch hinter dem **„Eisernen Vorhang",** und dies mit all den Risiken und Gefahren abgeschossen zu werden und sorgsam untersucht zu werden? Wenn es russische sind, warum fliegen sie über Amerika mit selbigem Risiko? Und wenn es Experimental-Flugkörper sind, wie könnten sie selbige Formen über mehrere Jahre beibehalten? Und ist es möglich, daß in der Zwischenzeit vielleicht eine der Flugscheiben einen Crash produzierte oder abgeschossen wurde, um dann untersucht zu werden? Wären jene Flugscheiben dann bereits perfekt? Und wenn sie es sind, wie ist ihr Antrieb zu erklären? Stellen sie eine Bedrohung dar?"

Laßt uns diese Bedenken nun untersuchen, eines nach dem anderen. Sie scheinen gutbegründet zu sein, wenn man **konventionell denkt!**

Bei entsprechender Perfektion geheimer Waffen, müssen jene auch in den Werken verbleiben, wo sie geheim vorbereitet werden. **Unidentifizierte Flugscheiben,** welche so schnell sind, daß sie nicht abgeschossen werden können, wären ein überzeugender Beweis von Stärke! Eine bestimmte Ausrüstung, entweder eine Waffe oder nicht, kann auf bestimmte Zeit geheim bleiben.

Die Tatsache aber, saß die Flugscheiben niemals Flugzeuge im Flug oder auf dem Boden angriffen (dies entspricht den Behauptungen einiger Ufologen, welche aber ohne Grundlage sind), induzierte die **Philosophie eines extraterrestrischen Ursprungs.** Die Liste dieser Menschen, die daran glauben, ist groß. Einige davon sind harmlos, andere sind Scharlatane, und all ihre Bücher sind rätselhaft. (1)

Flugscheiben kommen und gehen, wie sie es wünschen. Ohne zu zögern, können wir allgemein postulieren, daß sie geheim sind. Wie auch immer, **„Waffe"** ist ein begrenzter Terminus. Genauer gesagt, wenn etwas für einen Krieg unerläßlich ist, dann ist es eine Waffe. Bestimmte Geräte, welche für eine friedliche Nutzung vorgesehen sind, können, wenn notwendig, für militärische Zwecke genutzt bzw. angepaßt werden, und dadurch erlangt betreffendes Gerät die Eigenschaften einer Waffe. Ein einfaches Messer kann schneiden, und es kann auch töten. Im ersteren Fall ist es ein Werkzeug. Im zweiten Fall eine Waffe. Kurz, es ist davon abhängig, was man damit tut. Die UFOs können deshalb nicht als Waffe bezeichnet werden. Aber sie könnten Waffen sein, und sie würden eine der tödlichsten Waffen werden, falls es notwendig wäre. Aber augenblicklich sind die meisten sicherlich keine Waffen. (2)

Ist eine Flugscheibe leichtsinnig? Dies scheint nicht der Fall zu sein. Wenn ein konventionelles Flugzeug versucht, sich einer Flugscheibe stark zu nähern, dann fliegt sie davon, steigt und verschwindet. Andererseits, macht jemand von einem schwebenden Objekt in der Atmosphäre Aufnahmen, welches noch von Gaswolken oder Dämpfen umgeben ist, wieviele geheime Informationen kann jener erlangen? Natürlich keine. Eine Kamera nimmt dies auf, was der Beobachter sah. Und dies ist nur die äußere Form des Objektes. Und das bedeutet, daß man nichts über ein mögliches Geheimnis herausbekommen kann.

Die These, daß die „UFOs" den „Eisernen Vorhang" kreuzen, ist nicht völlig real, obwohl diese Idee Dank einiger Ufologen weitverbreitet war. Mit Ausnahme seltener Flüge über **deutschen und österreichischen Gebieten,** welche früher durch die Russen besetzt waren, erschienen die „UFOs" niemals in Höhen, bei welchen sie über Gebieten zu sehen waren, die zur UdSSR gehörten. Und dies in solchen Mengen, daß sie eine Massenhysterie induzierten, vergleichbar mit den Ereignissen in den USA von 1947 und 1952 oder in Europa 1954.
Flugscheiben sind ein Wunder der Technik, aber absolut perfekt sind sie nicht. Obwohl sie heute offensichtlich besser sind als zur Zeit ihres ersten Auftretens, wurden sie aber mit latenter Unvollkommenheit geboren. Man erinnere sich nur der kleinen **„Flug-Auster",** welche in Montana verunglückte, um die Dinge richtig zu betrachten.
Es gibt kein Geheimnis der Aeronautik, aber experimentelle Studien, welche teilweise geheim sind.

9.1 Vermögen und Unvermögen militärischer Geheimnisse

„Wir wissen", so führte **Bandini** in seiner Untersuchung fort, „daß zeitweise die Flugscheiben wörtlich die Atmosphäre heimsuchten. Sie flogen paarweise, in Dreiergruppen, aber manchmal waren sie zu Hunderten zu sehen. Das postuliert eine gewisse Serienherstellung technologisch sehr komplizierter Objekte, die Existenz von Laboratorien und Experimentalzentren, spezieller Flugplätze, kürzlich gebauten Fabriken, speziell trainierte Piloten und Besatzungsmitglieder, einen enormen Verbrauch von Televisions- und Funkgeräten, einen Komplex von Aktivitäten und eine Anbindung von Energien enormer Verhältnisse. Mit der üblichen Begleitung von Spionage, Verrat u.a. könnten Informationen zwangsläufig durchsickern. Kann ein derartiges Geheimnis so lange und perfekt beibehalten werden?"
Sicherlich, und verlassen wir das Wort perfekt, welches in diesem Buch fehl am Platze ist. Mehr noch, so verfügen wir über ausgezeichnete und gutbekannte Prozidenzfalle.
Im Jahre 1943 druckte die neutrale Presse unbekannte Neuigkeiten über eine **apokalyptische amerikanische Experimentalbombe,** welche während ihres ersten Testes auf einer kleinen Insel alles Leben zerstörte. Die Fakten, wie man berichtete, entsprachen nicht der vollen Wahrheit, aber die Gerüchte basierten auf konkreten Daten oder auf erste seltene Daten bezüglich der **wahnsinnigen Vorbereitung des supergeheimen Atomzentrums zu Oak Ridge.** Die Neuigkeiten betrafen eine fortgeschrittene neue Bombe. Eine Art Science Fiction vor der richtigen Zeit.
Zwei Jahre später gab es nebulöse Hinweise auf ein unbekanntes Phänomen (ein ohrenbetäubendes Brüllen und eine gewaltige Rauchsäule), welche in der Wüstenregion von **New Mexico** bemerkt wurde. Dies wurde in einigen Zeitungen von Texas und Arizona publiziert. Massenpsychose oder ein Meteor, so erklärten die militärischen Authoritäten schroff. Dann stellte sich heraus, daß genau am **16. Juli 1945 um 05.38 Uhr unter Code-Bezeichnung „Trinity", ca. 1 Dutzend Meilen von der Luftwaffenbasis Alamogordo entfernt auf der Spitze eines hohen Stahlturmes die erste amerikanische Atombombe detonierte!!** „Wir lernten die Existenz der Atombombe zur selbigen Zeit kennen, wie die Japaner!", so wetterte die erregte Bevölkerung der USA. Und es war völlig wahr! **(3)**

Ist es vielleicht nicht ebenfalls wahr, daß all die Erfindungen des letzten Krieges (Flugbomben, Raketentorpedos, magnetische Minen, Radar, Düsenflugzeuge und sogar die Atombombe) nur in dem Moment bekannt wurden, als sie auf dem Schlachtfeld zur Anwendung gelangten? Die Öffentlichkeit allerdings wurde imm im „Dunkeln" gehalten, aber einiges sickert in der Regel immer durch. Zur Zeit des ersten Weltkrieges z.B. waren die Menschen davon überzeugt, daß die **„Dicke Bertha"** eine Krupp-Kanone von sehr großer Reichweite war, welche Paris aus einer Entfernung von 75 Meilen erreichen konnte, unmöglich für andere Typen der Artillerie.
Jeder bedeutende Krieg und jede stürmische Nachkriegszeit (oder Vorkriegszeit) verfügt über seine gutbehüteten Geheimnisse. Ein wahlloses Beospiel. Der folgende interessante Beitrag erschien in der Presse am 09. Juli 1947: **„Professor T.D.I. Leech** von der Universität Aukland, Neuseeland, führte eine Gruppe von Wissenschaftlern, welche für den Bau einer ultrastarken Waffe verantwortlich waren, eine Waffe, die der Atombombe nahe kommt."
Aber hierbei handelt es sich nur um eine teilweise Enthüllung. Wer weiß, wann alles bekannt wird? Vielleicht morgen, vielleicht auch erst in 20 Jahren. Ein britisches Top-Geheimnis wurde mit all der Inflexibilität eines polynesischen Tabus bewahrt.
Kommen wir nun zu einer recht bedeutenden Person bzgl. Militärischer Geheimnisse. Es handelt sich um **Graf Helmut von Zborowsky.** Im Jahre 1943 war von Zborowsky, welcher nach dem Krieg in Frankreich an der Entwicklung eines **tabulargefliigelten Flugzeuges („Beetle")** arbeitete, in den **„Bayrischen Motorenwerken"** beschäftigt. Hier ging es um die Suche und Vervollkommnimg eines **hyperbolischen Treibstoffes** zwecks Nutzung für Raketenmotoren. Lange Züge von Tankwagen beförderten zum **Lager R Zühlsdorf** und zu gewissen **dezentralisierten Hangars des Allach-Werkes** rätselhafte Flüssigkeiten, welche als **Tonka, Salbei und Meli** ausgewiesen waren.
Eines Tages wurde ein B.M.W.-Beamter über derartig ungewohnte Lieferungen mißtrauisch. Raketen benötigten hunderte Tonnen von **Salvia** und **Melasse?** War dies ein Witz oder war es ein verdeckter Schwarzmarkt? Aus einem Nachschlagewerk erfuhr der Beamte, daß der **„Tonka-Bean-Baum"** zur Familie der südamerikanischen **„Papilionacee"** gehört, unserem Pflaumenbaum ähnlich und aus der **„Frucht-Coumarin",** eine duftende Substanz, ähnlich Vanille, gewonnen wird. Schnell begann er sich nun zu erkundigen, warum für die Experimente an Raketenmotoren große Mengen exotischer Pflanzen erforderlich waren, noch dazu recht kostspielige Pflanzen.
Zborowsky teilte mit, daß dieses Material für Experimente bestimmt ist. Nach 4 Wochen formulierten hohe Beamte folgende logische Frage: „Für welche Art von Experimenten?"
„Geheimexperimente", so lautete die Antwort aus dem Sekretariat des **R-Zentrums.** Auf diese Antwort hin verlangte die B.M.W.-Administration niemals mehr weitere Erklärungen. Bis zum Zusammenbruch von NAZI-Deutschland wurden ohne mit der Wimper zu zucken Rechnungen für große Lieferungen „exotischer Bohnen" beglichen (in Wirklichkeit eine **komplexe Mischung natürlicher und synthetischer Kohlenwasserstoffe), Salbei-Blätter (Salpetersäure 98%) und Melasse (Methylalkohol).**

9.2 Die Erfolge der Luftaufklärung

Einem Plan der **Generale Becker, Dornberger** und **Kesselring** folgend, wurde 1936 in **Peenemünde** an der Ostsee ein Experimentalzentrum zwecks Studium und Test von selbstangetriebenen und weitreichenden Geschossen errichtet. Diese Station wurde durch Armee und Luftwaffe genutzt.
Hier testete die Luftwaffe die **geflügelte Flugbombe FZG-76 (später als VI bezeichnet).** Entsprechend dem ausgewogenen Plan, jenseits der Stratosphäre zu gehen und Überschallgeschwindigkeiten zu erreichen, komplitierte das Militär zu Peenemünde die Entwicklung der **A4-Torpedorakete (die berühmte V2).**
Trotz Mangel an Interesse und Verständnis, daß die höchsten Führer des III Reiches zuerst zeigten, startete am **03. Oktober 1942** eine V2-Rakete über dem Meer, wobei sie in ihrem ersten Test eine Reichweite von **120 Meilen** erlangte. Wie auch immer, es wurde beschlossen, daß weitere Verbesserungen notwendig waren. Die Taufe erfolgte erst am **08. September 1944.**
Während einer achtjährigen intensiven Arbeit wurden an dieser Waffe 65000 Modifikationen gemacht. Dies erforderte eine ausgewählte Gruppe von Spezialisten (einer der bekanntesten unter ihnen war **Werner von Braun)** und ein Arbeitspotential, welches sich aus 7000 Techniker und Arbeiter zusammensetzte, die über entsprechende Sachkenntnis verfügten. Trotz einer derartig großen Anzahl an Mitwirkenden verlief alles im Spiegel des Geheimnisses glatt (supergeheim). Und Deutschland war mit Spionen und Informanten verschiedener Nationalitäten überfüllt. Zu Beginn des Krieges hatten die Briten eine vage Vorstellung über die Existenz der Studien für die Raketenbombe. Dies verdankten sie einem unbekannten Informanten, welcher niemals seine Identität und dessen Information offenbarte und daher suspekt war.
Im Oktober 1939 erreichte den **Marine-Attache** der britischen Botschaft in Norwegen ein anonymer Brief. Liberal und ohne Wunsch für Honorar, bot der Schreiber sich an, deutsche Geheimnisse zu enthüllen. Dies sollte über die B.B.C. ausgestrahlt werden (deutschsprachige Neuigkeiten). Der Geheimdienst gab die Instruktionen an die B.B.C., und zu einer bestimmten Zeit meldete sich der Informant per Funk auf einer vorher vereinbarten Wellenlänge. Er berichtete, daß die Deutschen an einer Raketenbombe arbeiten, zwei verschiedenen Radartypen, Turbinenflugzeugmotoren u.a. Waffen, deren Einzelheiten nach und nach per Funk geliefert wurden und durch kompetente britische Authoritäten aufgezeichnet wurden.
Die meisten Geheimnisse betrafen die Flugzeugindustrie, und es war **Prof. R.V. Jones,** der frühere Direktor der wissenschaftlichen Forschungsabteilung des Luftministeriums, welcher die ganze Geschichte am 20. Februar 1947 enthüllte (bekannt in Kreisen des Geheimdienstes als der **„Oslo-Bericht"),** einfach, weil die Bedrohung von diesen Waffen mit dem Ende des Krieges verschwand.
Wie auch immer, es dauerte bis zur Nacht des 17./18. August 1943, als die Briten sich entschieden, die Experimentalstation zu bombardieren. Dies taten sie nur, weil sie eine künftige Bedrohung sahen, nicht zuletzt auch wegen beunruhigender Berichte, welche von Agenten stammten, die in Schweden operierten.

Die **2000 Tonnen** abgeworfener Bomben durch die R.A.F. vernichteten die seltene Anlage und töteten viele Techniker, aber sie hielten nicht den Verlauf der Ereignisse auf! Die V2 befand sich bereits im Konstruktionsstadium in den unverwundbaren unterirdischen Fabriken zu **Nordhausen, bei Bleicherode, Konstein, Sonderhausen, Sallfeld** und in anderen Teilen von Süd-Zentraldeutschland sowie in **Ebensee** und bei den **Rax-Werken** in **Wiener Neustadt (Österreich).**
Die Luftangriffe auf Peenemünde, welche auf heftige Jagdflugzeug- und Flakverteidigung stießen, wobei die Briten **40 Bomber verloren,** bewirkten die Verzögerung der V-Waffen. Diese Ausrüstung war trotz allem ein Rätsel, bis mehrere funkkontrollierte Prototypen vom Flug abwichen und in die Ostsee stürzten. Sie fielen auf schwedisches Territorium und einige auf dänische Inseln.
Am 15. Mai 1942, rückkehrend von einem vielversprechenden Aufklärungsflug über Kiel, schwenkte **Leutnant D.W. Steventon** seinen „Spitfire" in Richtung Ostsee. Fliegend in großer Höhe, schaute er auf die **Insel Usedom** herab. Diese Insel wurde von der R.A.F. noch niemals beachtet, weil sich dort nur kleine Dörfer befanden und die Fischer ihrer Arbeit nachgingen. Wie auch immer, so sah der Pilot interessante Dinge. Er hatte keine Zweifel, daß das sorgsam geglättete Gebiet kürzlich in einen Flugplatz umgewandelt wurde. Und was sollten jene schmalen Rollbahnen? Und jene ungewöhnlichen Gebäude, ungewöhnlich sogar auf einem Militärflugplatz? Der Pilot filmte seinen letzten Streifen, kehrte zur Basis zurück und glaubte, ganze Arbeit geleistet zu haben. Und dies hatte er auch! Mit diesen Schlüsselaufnahmen, die Agenten operierten in Schweden und Norwegen, erkundeten sie, was auf Usedom vor sich ging, indem sie vortäuschten, Fischer zu sein. Und im Dezember erreichten umfangreiche Berichte (die „Geheimwaffen-Prüfungsberichte") London, welche in den Ablagen des Geheimdienstes gelangten. **(4)**
Während die angloschwedische Arbeit an der Rekonstruktion einer V2-Rakete, welche nahe **Baeckedo** einen Crash produzierte, fieberhaft voranging, alarmierten Neuigkeiten aus Stockholm im Frühjahr 1943 die Alliierten. Man gelangte zu der Überzeugung, daß die 2 deutschen Geheimausrüstungen, welche experimentell gestartet wurden, an der Küste Skandinaviens gefunden wurden. Zwei britische Agenten kontaktierten sofort die Menschen, welche die Unfalltrümmer im Besitz hatten. Obwohl der starke Crash diese nahezu unkenntlich machte, so erlaubten aber Fragmente von Glas, Aluminium und Teile der Flügeloberflächen den Agenten, eine schnelle Rekonstruktion zu machen, radikal verschieden von jenen der Torpedorakete, welche über Baeckedo explodierte.
Die Vermutung, daß die Insel Rügen und Usedom große Kriegsgeheimnisse verbargen, wurde bestätigt. Im Mai flog über das Gebiet und Zentrum einiger getarnter Gebäude ein britisches Aufklärungsflugzeug und fotographierte eine eigenartige Ausrüstung, welche auf geneigten Schienen plaziert war, bereit für den Start. Aus vergrößerten Aufnahmen erkannte man, daß es ein kleines unbemanntes Flugzeug war und daß die dunklen Markierungen auf dem Boden, verursacht durch die sehr heißen ausgestoßenen Gase, den Schluß zuließen, daß ein **Düsenantriebssystem** genutzt wurde. Es war das fertiggestellte Experimentalmodell der **VI-Flugbombe.** Jene Aufklärung erwies sich für Deutschland fatal, obwohl **26000 Flugbomben operierten.** Wie auch immer, die Produktionslinien, welche zuerst in der **Volkswagenfabrik (Fallersleben)** errichtet wurden, hatte man dann durch die RAF-Aufklärung in die großen **unterirdischen Fabriken zu Nordhausen** verlagert. **(5)**

Im Frühjahr 1943 erlitt die große **Zeppelinfabrik zu Friedrichshafen** (Nähe zur Grenze der Schweiz!) ein ähnliches Schicksal. Die Geheimagenten, welche in jedes neutrale Land ausschwärmten, wurden darauf aufmerksam! Sie entdeckten, daß während der Jahre 1937/38 im **Unterschall-Windkanal die aerodynamischen Charakteristiken der Heckmontage zwecks Anwendung für die A3- und A5-Raketen (Vorläufer der V2)** gemessen wurden und daß unter dem Schleier des Militärgeheimnisses man an **Flugabwehr-Funkfinder-Apparaturen** arbeitete. Am 20. Juni zerstörten **60 Lancaster-Bomber** einen großen Teil des Werkes, aber sie waren nicht in der Lage, die Produktion zu stoppen, welche in der Zwischenzeit in den Untergrund verlagert wurde oder in getarnte Gebiete des Schwarzwaldes.
Viele ungünstige Dinge hätten sich sicherlich nicht ereignet, wenn entsprechende Geheimwaffen in schwerzugänglichen Gebieten (Steppe, Wüste etc.) gelagert worden wären. Stattdessen aber wählte man teilweise belebte Gebiete (Ostsee-Inseln, entlang der zentraleuropäischen Grenze).
Nun laßt uns mit Bandini's Auffassungen fortfahren.

9.3 Möglichkeiten und Grenzen einer geheimen Fertigung

Mehr als einmal wurden durch Aerodynamiker die Flugeigenschaften von UFOs als weit fortgeschritten beschrieben, weit über unserer derzeitigen Technik stehend.
Aber seit **1947** näherte man sich den Geschwindigkeiten und Höhen der UFOs sogar mittels konventioneller Lufttechnologie. Sind sich o.g. Experten, welche nahezu immer Mitglieder ziviler Forschungsinstitute sind, eigentlich bewußt, daß private bzw. zivile Einrichtungen mit militärischen Institutionen kaum konkurrieren können?
So z.B. erreichten die deutschen Raketen, finanziert durch die NAZI-Regierung, **Höhen von 60 Meilen,** während ihre angloamerikanischen Gegner mittels privater Initiative nur in der Lage waren, **12 Meilen** zu erreichen, noch dazu mit lächerlich kleinen Nutzlasten. Während der Nachkriegsperiode versuchten die Alliierten dies zu verbessern. Bemerkenswert aber ist, daß die meisten technischen Zeitschriften auf dem Gebiet der Aeronautik Zweifel über die praktische Lösung des **Rotations-Internal-Verbrennungsmotors** für die nahe Zukunft äußerten, als während der Zeit 1939/40 **deutsche turbinenangetriebene Flugzeuge** geheim im Prototyp flogen. Und dies war nicht alles. Das Geheimnis wurde so gut gehütet, so daß sogar das italienische Militär erst im Jahre 1942 etwas über deutsche turbinengetriebene Flugzeuge hörte. Die allgemeine Öffentlichkeit erfuhr darüber nichts, erst 2 Jahre später, während des Winters 1944, zur Zeit der ersten offiziellen deutschen Verlautbarung.
Das erste tatsächliche **Turbojet-Flugzeug (die Heinkel HE-178)** flog zuerst am **27. August 1939.** Sie wurde durch eine **Heinkel-Hirt HE-HI-S-3** angetrieben und hatte **1100 Pfund statischen Schub.** In den folgenden Jahren wurden verschiedene, verbesserte Typen entwickelt, aber zu den Flughäfen gelangten nur die ersten Modelle. (6)

Das Erscheinen der deutschen Düsenflugzeuge war für die Alliierten eine bittere Überraschung, so z.B. für die Bomberbesatzungen der **amerikanischen 8en Luftflotte,** welche am **14. August 1944 den ersten ME-163-Raketenkampfflugzeugen über Leipzig begegneten und schwere Verluste erlitten.**
Die Existenz dieser verwegenen neuen Flugzeuge war dem britischen Generalstab nur durch Fotographien bekannt. Am 23. Juni 1943 fotographierte der **britische Pilot E.P.H. Peek** ein Experimentalmodell des Kampfflugzeuges, welches sich kurz vor dem Start auf dem Peenemünder Flugplatz befand. Die Alliierten verloren darüber bis Kriegsende kein Wort. Auch gab es keinen Grund, dies vorher zu tun. Dies hätte nur ihre eigenen Mannschaften demoralisiert und Deutschland hätte erfahren, daß eines seiner Kriegsgeheimnisse bekannt geworden ist, und damit hätte es weitere Maßnahmen geplant.
Wenn Fragen betroffen sind, welche für das Geschick eines ganzen Landes von Wichtigkeit sind, so kann ein einziger Tag den gesamten Verlauf der Ereignisse ändern (wie der arabisch-israelische Sechstages-Krieg demonstrierte).

9.4 Weitere Reflektionen

Herr Bandini informierte, daß, wenn er davon überzeugt wäre, die Flugscheiben seien terrestrischen Ursprungs, so würde er gezeigt haben, daß folgendes existiert:

- Ein Experimentalzentrum, welches diese Arbeiten vorantreibt und
  Funktionierende Produktionsstrecken, welche logischerweise nicht lange ihren hochspezielisierten Konstruktionstyp verbergen können.

Er listete seine Ideen wie folgt auf:
„Welche Nation kann daran interessiert sein, ihre Experimente öffentlich zu führen, noch dazu in einem Luftraum, welcher nicht ihr eigener ist? Können wir annehmen, daß mehrere Jahre lang eine Gruppe spezialisierter Mechaniker und Piloten und entsprechende Installationen, kurz, eine recht auffallende und kostspielige Organisation, existieren könnten, ohne Spuren zu hinterlassen? Es muß hinzugefugt werden, daß jene Flugscheiben überall auf der Erde gesichtet wurden. Daher müssen wir vermuten, daß ihr Aktionsradius die ganze Erde betrifft oder daß hier und dort Basen vorhanden sind. Erstere Vermutung stößt auf nahezu unüberwindliche Hindernisse: Heutzutage ist es unmöglich, **Raketenflugzeuge** herzustellen, welche in der Lage sind, im Nonstop um die Welt zu fliegen. Zweitere Annahme erscheint gleichfalls unmöglich. Eine einzelne Basis kann derartig plaziert und verborgen sein, daß jene praktisch unauffindbar ist. Nicht aber eine **Basenkette!** Auch ist es notwendig, die Basen zu bauen, um jene operationsfahig zu versorgen (Personal, Brennstoffe u.a.). Es sind einfach zu viele Dinge, um alles geheim zu halten."

Die Liste der „Beweise", welche er forderte, schloß somit folgendes ein:

- Ausgewähltes Personal nach 3 Kategorien: Navigatoren, Spezialisten und Flieger,
- Mehrere Flugplätze, aufweichen die rätselhaften Geräte gestartet werden können,
- Finanzielle Kontingente, welche aber bemerkt werden könnten und
- Hilfsbasen in verschiedenen Gebieten der Welt.

Letzterer Punkt wird eliminiert, weil UFOs dies nicht benötigen.
Die restlichen Einsprüche können leicht widerlegt werden. Laßt uns nun die Fakten betrachten!
Heutzutage gibt es kein Flugzeug, welches durch die Firma gebaut wird, dessen Namen es trägt. Subfirmen liefern elektromagnetische Ausrüstungen, Hydraulik, Teile des Fahrgestelles, Reifen, manchmal sogar Motoren und Propeller oder Düsenmotoren, Kugellager, Kabel, Schrauben und Bolzen, halbfertige Teile, Skizzen, Instrumente, Plexiglas für die Kabine, Gummiteile oder Plastik, Pumpen, Hilfs-Elektromotoren, Sauerstoffmasken, verschiedene Arten von Druckbehältern, Zahnräder und Getriebegehäuse, Feuerkontroll-Systeme, Waffen u.a. Alles gelangt zur Vertragsgesellschaft aus einer Unzahl kleiner Gesellschaften. Die zentrale Firma ist für Planung und Ausrüstung des neuen Flugzeuges verantwortlich, dann für die Vorbereitung der wichtigsten Konstruktionselemente (Flügel, Rumpf, Heck usw.) und schließlich für die Montage der gesamten Maschine, welche dann das Werk verläßt, um zu starten.
Innerhalb gewisser Grenzen, kann auch die zentrale Firma innerhalb gewisser Toleranzen Elemente ordern, welche in der Regel von Unterlieferanten gebaut werden.
Werden die Flugzeuge **geheim gebaut,** außerhalb des Werkes der Vertragsfirma, so erfolgt der Materialfluß einer Reiseroute mittels Lastwagen oder Zügen, welcher unter der Aufsicht des Personals der Vertragsfirmen steht. Wenn man den Plan des Ganzen nicht kennt, so ist man nicht in der Lage, den Flugzeugtyp zu orten. **Denn dies nur aus den getrennten Einzelteilen zu ersehen, ist unmöglich!**
Wird das Material in die Warenlager gebracht, fallen zivile Beeinträchtigungen weg. Auf halben Weg zu den Geheimbasen gelangen nur die höchsten vertrauten Vertreter in das Bild. Diese Vertreter begegnen dem Personal der Warenlager und sind für die Sicherheit verantwortlich, daß die verschiedenen Flugzeugteile, mit welchen sie umgehen, **getarnt sind!** Wenn sie die Basis erreichen, werden sie durch Gruppen vertrauter Spezialisten montiert.
Auf diese Art und Weise kann man **Flotten geheimer Flugscheiben** herstellen. Selbige Techniken wendet man auch bei den Lieferungen an, welche das Leben für einen relativ kleinen Kern von Menschen in entfernten Gebieten leichter macht (Essen, Brennstoff, Unterkünfte etc.).

9.5 Getarnte Militärgeheimnisse

Spezielle, irreführende Gebäude mit konventionellen Merkmalen, sind eine bewährte Methode, um Geheimnisse zu tarnen. Organisiert durch die **Gestapo,** welche nichts dem Zufall überlassen hatte, führte **im Jahre 1938** die **Volkswagenfabrik** mit ihren **„1000 Reichsmark Gebrauchswagen"** eine öffentliche Kampagne. Dieses Auto wurde als das **„ne plus ultra"** beschrieben **(Viersitzer, 4 Gänge, 55 mph, 28 Meilen pro Gallone)** und induzierte damit eine Sensation! Mit dem Geld, welches gesammelt wurde, wurden zwecks Massenproduktion des Auto's unter der Aufsicht der Arbeitsfront, geführt von **Dr. Ley,** in wenigen Monaten 3 große Fabrikgebäude errichtet.
Die ersten Modelle des Volkswagens waren für die **Autoausstellung im Februar 1939** ein großer Schlager. Dann kam der Sommer, die ideale Zeit für einen „Urlaub" der kleinen Volkswagen. Nichts verließ die Fließbänder, weil alle 3 Fabriken Teile für **Panzer** produzierten, welche 3 Monate später auf polnischen Ebenen ausschwärmten. Die einzelnen Teile wurden zu militärischen Arsenalen geheim verfrachtet. Arbeitsgruppen ausgewählter Mechaniker achteten sorgfaltig auf die Endmontage. (Q.E.D.)
Laßt uns nun auf jüngere Zeiten zu sprechen kommen. Im August 1941 nutzten die Briten den allgemeinen Namen **„Kompressor",** verweisend auf die Pläne für die erste **De Havilland „Gobiin" Turbojet-Maschine,** um feindliche Spione in die Irre zu führen. Und als die Düsenmaschine am **13. April 1942** am **Experimentalzentrum zu Hatfield** ihre ersten Werkstests absolvierte, verbreiteten die Militärs das Gerücht, daß ein neuer Typ einer Elektrizitätsstation getestet wurde, um die Mängel der neuen Maschine aufzuklären. Wie zu erwarten war, akzeptierte das einfache Volk diese sonderbare Erklärung, sogar die Techniker am Zentrum, welche mit diesem Projekt nichts zu tun hatten. (7)
Ebenfalls im Jahre 1941, zur Zeit im besetzten Frankreich, begann die **SO.CE.M.A.-Firma** geheim ihr Projekt für einen **Turbinenflugzeug-Motor von 3000 PS,** welcher als **T.G.A.** bezeichnet wurde. Die Anfangsbuchstaben wurden offiziell als **„Turbo-Groupe d'Autorail" (Eisenbahnturbine)** gedeutet. Offensichtlich stand der Vertrag unter der Schutzherrschaft des französischen Eisenbahnministeriums. Natürlich versuchte jene Interpretation die deutschen Besatzungskräfte in die Irre zu leiten, so daß sie niemals die wahre Natur des Projektes erkannten.
Auch waren derartige Projekte im Bereich begrenzt. Aber das **Manhatten-Projekt,** wichtig für das Studium, welches die **Atombombe** möglich machte, war es sicherlich nicht! Die Bevölkerung des Staates Tennessee glaubte wahrhaftig, daß der eindrucksvolle Komplex der befestigten Mauern in **Oak Ridge** eine hydroelektrische Kraftstation im Bau war, die zeitweise als Militärlager genutzt wurde - bis der historische Tag kam, als die Bombe auf Hiroshima fiel. Zeitungsmeldungen aus jener Zeit bestätigten eine unglaubliche Ignoranz eines großen Teiles der Menschen, welche am Unternehmen beteiligt waren:

„Jene 17000 Menschen, welche in der gewaltigen Regierungseinrichtung an der Bombe arbeiteten, wußten niemals genau, was sie eigentlich taten! In Schichten arbeitend und durch dicke und armierte Mauern geschützt, setzten sie verschiedene Stücke des Mechanismus zusammen, ohne das Endresultet zu kennen, bis **Präsident Truman** verkündete, daß eine neue Bombe von gewaltiger Kraft auf Japan fiel."
Beispiele dieser Art aus den Ereignissen des letzten Krieges, könnten enorm vervielfacht werden. Aber es ist gut bekannt, daß die Briten und Amerikaner über eine Vorliebe dieser Art von Tarnung verfugen, welche sie auch in Friedenszeiten anwenden.
Klar ist, daß geheime Aktivitäten niemals profan zur Betrachtung kommen, speziell, wenn die Projektzentren in schwerzugänglichen Gebieten errichtet werden, und Experten werden durch ausgeklügelte Listen verschiedener Art ferngehalten.
Kommen wir nun auf den Gegenstand der **transatlantischen Lieferungen** während der Periode von 1945 - 1946 zu sprechen. Ein Kriegszustand liefert eine günstige Atmosphäre, um vertrauliche Materialien verborgen zu halten. Es war genau diese Art einer günstigen Atmosphäre, als der Plan für die UFOs ausgereift war! Man sollte nicht vergessen, daß ihr erstes öffentliches Erscheinen auf den Juni 1947 zurückgeht. Schätzungsweise brauchte man für die Vorbereitung (erste kleine Flüge etc.) ein Jahr (Frühjahr 1946). Feindseligkeiten gegen Japan endeten nur kurze Zeit zuvor, im August des vorhergehenden Jahres. Während des Jahres 1946 war der Transfer von Mensch und Material aus den befriedeten Gebieten von Europa und Asien zum amerikanischen Kontinent äußerst schwierig. Könnte es nicht einen besseren Moment gegeben haben, um die delikaten und extensiven Lieferungen, welche für den Plan der neuen Maschinen notwendig waren, zu vervollständigen, ohne durch Beobachter und Agenten anderer Länder bemerkt zu werden? Wer hätte denn während der großen allgemeinen Konfusion, die mit dem Ende des Krieges ausbrach, davon Notiz genommen?
In einigen Fällen waren jene begrenzten und geheimen Bewegungen von Mensch und Material nur ein Problem der Logistik, ein Problem, welches in militärischen Kreisen immer angesiedelt ist und nur durch speziell ausgebildetes Personal gelöst wird.
Jenes Personal setzt sich aus kleinen spezialisierten Gruppen zusammen, sorgsam ausgewählt, welche über eine hohe Kompetenz auf ihren Gebieten verfugen.
In dieser Art und Weise bildeten die Briten ihre Kommandos und **T-Leute,** welche an extrem gewagten Unternehmen teilnahmen. Bei den **Italienern** waren es die **Froschmänner der X Flotilla M.A.S.** Die legendäre Gruppe spezieller Truppen, organisiert von **Oberst Skorzeny,** der deutsche „Torpedomann, die **britischen** U-**Boot-Männer,** welche sich in die norwegischen Fjords begaben, um die **Tirpitz** zu vernichten, **die amerikanischen Froschmänner,** welche den Invasionstruppen am „D-Day" vorangingen, um die Minen entlang der französischen Küste zu entfernen, wo die Landungen stattfanden, **die japanischen Kamikaze** u.a., um nur einige Beispiele von Spezialeinheiten zu nennen, wurden alle in gleicher Art und Weise ausgesucht.

Die Welt wußte über diese Arbeit ausgewählter Gruppen im Prinzip nichts, nichts über ihre sorgsame Ausbildung und über ihre technischen und moralischen Probleme. Nur wenn der entsprechende Gegner schwere Schäden bekannt gab, wurde vielen die Existenz jener Gruppen bekannt. Wurden jene Spezialverbände über Nacht gebildet?

9.6 „Verpackte" Häfen und unsichtbare Flugplätze

Sogar vor dem Krieg dachte man, daß die verschiedenen Methoden für getarnte Flugplätze keine Garantie gegen feindliche Angriffe hätten.
In England wurden 3 verschiedene Typen künstlicher unterirdischer Einrichtungen für fixierte Flugplatzinstallationen untersucht. Das britische Studium wurde vermutlich „klassifiziert", aber in der **„Deutschen Bauzeitung"** vom 12. September 1938 vollständig enthüllt, wie folgt:

- Die Ausschachtung eines langen Tunnels mit mehreren lateralen Zweigen, an der Seite einer Düne entlang der Küste oder an der Seite eines Hügels, folgend einem ebenen Gebiet, welches als Rollbahn dient,
- Die Ausgrabung eines Tunnels unter einer bereits existierenden Rollbahn, welche als Rampe dienen würde und weiteren Vorrichtungen (Winden etc.), damit die Flugzeuge zur Oberfläche starten können und
- Die Ausschachtung eines tiefen Tunnels, ohne Rollbahn und mit einem Start-Katapult, gelegen an einem Elevator-Schacht, welcher das Flugzeug hochbringen würde. Eine Gruppe scheinbar harmloser Gebäude würde die Öffnung und das Katapult tarnen. Dieses System, welches auf eine Flugzeugträger-Praxis hinweist, scheint für den Schutz der Grenzgebiete geeignet zu sein.

Die Ereignisse gestalteten sich so schnell, daß für Experimente mit irgendeinem dieser Systeme keine Zeit mehr verblieb. Ohne Zweifel aber, bestand die Absicht, es zeitweise zu tun. Gegen Ende des Krieges war Deutschland das **einzigste Land, welches versuchte, Militärflugplätze in den Untergrund zu verlegen (die bereits erwähnten U-Felder in Bayern).** Zuletzt wurden 300 Fabriken verlagert, welche **Raketen, Flugzeuge, Motoren, Zubehör und Flüssiggas** produzierten, um all dies vor den zerstörerischen Luftangriffen zu schützen. (8)
Obwohl dieses Hilfsmittel zu spät kam, Deutschland vor einer Niederlage zu bewahren, verfügte es aber über eine hohe Effizienz!
So z.B. produzierte die **Heinkel-Firma** in einer unterirdischen Fabrik, verborgen in einer großen Salzmine nahe der Elbe, viele **HE-162 Volksjäger.** Jene Mine war gegen jegliche Art von Luftangriffen geschützt, denn sie lag in 1300 Fuß Tiefe. Es wurde berichtet, daß **monatlich 700 bis 750 Kampfflugzeuge** mit Hilfe von 2000 Arbeitern vorbereitet wurden. In der Salzmine wurden die Rümpfe, vervollständigt mit Zubehör, gebaut. Die Endprodukte gelangten dann bei Nacht nach **Bernberg,** wo es einen getarnten Montage-Hangar gab.

Hier wurden die Flügel und Düsenmotoren montiert, und die fertiggestellten Flugzeuge dann auf die umliegenden Flugplätze verteilt.
Die Existenz der Fabrik galt als streng geheim, und um vor einer Aufmerksamkeit abzulenken, wurde die gewöhnliche Salzmine um 600 Fuß versetzt. Hunderte elektrische Rollwagen beförderten die Teile durch gewaltige Tunnel, welche im Salzgestein von einer Abteilung zu einer anderen führten, und bei Nacht gelangten sie zur Oberfläche. **(9)**
Während des letzten Kriegswinters verließen **hunderte ME-262 Kampfflugzeuge** das Tunnelnetzwerk, welches sich in den Hügeln von **Kahla (Jena)** befand, aber Treibstoffmangel verhinderte den Start, und sie wurden auf den Flugplätzen in Thüringen zerstört. Im Herbst 1944 bereiteten die Deutschen in einer großen und gutausgerüsteten natürlichen Höhle **Uran** vor, was alles in die Hände der Amerikaner fiel **(nahe Haigerloch, „Rhenish Prussia").**
Ein kleiner Anteil der **synthetischen Treibstoffindustrie** wurde ebenfalls in den Untergrund verlagert.
Das Ziel einer Verlagerung der Werke in den Untergrund war, jene vor Luftangriffen zu schützen. Wie auch immer, nachdem Deutschland besetzt wurde, hatten es die Alliierten schwer, die Zugänge zu den unterirdischen Fabriken aufzuspüren, und dies trotz der Tatsache, daß auf ihre Anwesenheit Geheimagenten hinwiesen.
Selbst nachdem die Luftangriffe eingestellt wurden, erwies sich jene Tarnung als hervorragend!
Neben unterirdischen Anlagen ist eine natürliche Tarnung in Korrelation mit vorfabrizierten Gebäuden recht wirksam. **(10)**
Aber eine Bewegung vorfabrizierter Gebäude induziert die Aufmerksamkeit der Techniker, welche mit dem Transport beschäftigt sind, auch wenn der Bestimmungsort in Übersee liegt. Auch die Einwohner um den Bestimmungsort herum würden aufmerksam werden.
Es ist schwierig, sich z.B. verborgene Hanger u.a. vorzustellen, welche irgendwo errichtet werden können. Ein verborgener Hafen erscheint unmöglich, denn der Natur nach, muß er entlang einer Küstenlinie liegen.
Um irgendein Mißverständnis zu vermeiden, beschreiben wir nun ein publiziertes britisches Ereignis von 1954, welches den Bau mehrerer vorfabrizierter Häfen behandelt:
„Großbritannien bereitete für den Fall, daß die Haupthäfen im Falle einer **atomaren Auseinandersetzung** zerstört werden, mehrere Hilfshäfen vor. Hierbei handelt es sich um vorfabrizierte Häfen, welche aus Teilen verstärkter Verbindungen errichtet werden, ähnlich den gewaltigen **schwimmenden Senkkästen** der berühmten **künstlichen Häfen von Mulberry.** Diese wurden z.B. im Juni 1944 zu den Stränden der Normandie ins Schlepptau genommen, und dies ermöglichte es den Alliierten, ihre Strandbrückenköpfe schnell zu unterstützen. Die verschiedenen Teile (Dämme, Arsenal und untergeordnete Materialien wie Kräne, Elevatoren, Schienen etc.) wurden an ausgewählten strategischen Punkten in der Nähe der Häfen konzentriert, wo sie im Falle einer Notwendigkeit installiert wurden. Notwendige vorbereitende Arbeiten z.B. zwecks Erweiterung der Ausschachtung von Tunnels wurden bereits in den Häfen vervollständigt, und neue Treibstofftanks wurden ebenfalls errichtet. Die Arsenale enthielten Hilfshäfen für die Küstenabschnitte, welche dazun gewählt wurden. **All dies ging geheim vor sich!**

Nur wenige vertraute zivile Angestellte der Admiralität wußten etwas über die Einzelheiten jenes großen Planes, welcher unmittelbar nach dem Krieg ausgearbeitet wurde, sobald die Politiker sich der offensiven Möglichkeiten von Kernwaffen bewußt wurden. In den letzten Jahren wurden die Arbeiten beschleunigt und viele Millionen Pfund dafür ausgegeben. Es wird geschätzt, daß England heute über 6 **große künstliche Hilfshäfen** verfügt, welche für einen Ernstfall bereitstehen." **(11)**
Wenn wir uns mit britischen Geheimnissen beschäftigen, so sollte man sich daran erinnern, daß im Februar 1954 das Luftministerium zuerst verlauten ließ, daß England über ein **Schutzschild von Radar-Installationen** über das gesamte Land verfügt, und dies mit geschützten unterirdischen Kommandostellen. Wie bei den künstlichen Häfen, so wurde auch das Radarnetzwerk geschaffen, ohne daß die Presse etwas davon erfuhr. Es gab Gerüchte, daß die Arbeiter von einem der Arbeitgeber in die Konstruktion involviert wurden. Man ließ sie aber glauben, daß sie für einen neuen Heißquellen-Pavillon arbeiteten.
Wie auch immer, was für Flugscheiben überzeugend wirkt, so sollte man sicherlich damit übereinstimmen, daß jene Unternehmungen erstaunlicher sind als die UFO-Basen, weil sie nicht geheim ausgeführt wurden in den Weiten großer Wälder an der afrikanischen Küste oder der Arktis, wohl aber entlang der englischen Küste.
Ist es vielleicht legitim, nach all diesen Beweisen zu argumentieren, daß nur einige vertraute Zivilbeamte im Anwendungs-Ministerium, der R.A.F. und der **Hawker Siddely Group** irgendetwas über das eindrucksvolle Projekt wußten, die Basen der sogenannten UFOs in den unzugänglichen kanadischen Wäldern zu verbergen? **(12)**

9.7 Anmerkungen

1) Geheimniswahrung der Verantwortlichen und dies mit Hilfe unbekannter Attrappen, ermunterten Ufologen zu wilden Spekulationen. Noch dazu, solange man das Volk dem Glauben überließ, daß die Flugscheiben von irgendwoher aus dem kosmischen Raum kamen, um ihre Arbeit ungestört fortsetzen zu können.
2) Manchmal wurde hervorgehoben, daß von den UFOs eine Gefahr ausgehen könne, was internationale Reaktionen und Konsequenzen induzieren könnte, welche schwer vorhersehbar sind, aber gewiss sehr ernst sein könnten. Aber offensichtlich werden die Inhaber dieses wunderbaren Geheimnisses sich nicht in ein gefährliches Abenteuer stürzen. Und wer kann garantieren, daß die UFOs tatsächlich noch nicht identifiziert sind, so z.B. in den geheimen Ablagen der russischen, amerikanischen und chinesischen Generalstäbe? Öffentliche Erklärungen von verschiedenen wissenschaftlichen Kommissionen sind mit ihren vergeblichen Schlußfolgerungen meist mittelmäßig.

3) Wie auch immer, Atomgeheimnisse wurden bereits mehrere Male verletzt, obwohl es die Öffentlichkeit größtenteils nicht wußte. Im Februar 1943 flogen anglonorwegische Kommandos von England aus und zerstörten die **Hydro-Norsk-Fabrik zu Vermork in Telemark,** welche für die Deutschen **schweres Wasser** produzierte.
4) Siehe Constance Babington-Smith, Evidence in Camara (London, Chatto & Windus, 1958), S. 199-232.
5) Siehe **General Walter Dornberger,** V2, the Nazi Rocket Weapon (New York, The Viking Press, 1954), S. 152 - 160.
6) Am 28. September 1942 besprach sich der aeronautische Attache der italienischen Botschaft in Berlin mit der technischen Direktion des italienischen Ministeriums für Aeronautik bezüglich der **Zweidfisen-Heinkel HE-280 und eines Messerschmitt-Kampffliegers analoger Ausrüstung (wahrscheinlich die berühmte ME-262).** Diese Information veranlaßte italienische Techniker die italienischen Pläne auf dem Gebiet des Düsenantriebes beiseite zu legen **(Caproni-Campini-Düsenmotoren).** Etwa zur selbigen Zeit kamen alliierte Geheimdienste ebenfalls in den Besitz einiger Daten hinsichtlich neuer deutscher Produkte, von welchen erwartet wurde, daß diese in jeglicher Hinsicht erfolgreich sein werden.
7) Da wir die **„De Havilland Company"** erwähnten, sollte man auch aus der italienischen Presse zitieren, was der Fachmann **Charles Gardner** im Herbst 1949 über ein britisches Geheimnis unmittelbar nach dem Krieg bezüglich des berühmten **zivilen Lufttransporters „Vierdüsen-DH-106 Comet",** mit einer Geschwindigkeit von 500 Meilen pro Stunde, schrieb: „...Die Geschichte der Comet ist recht interessant. Der erste Plan geht auf die Zeit von 1944 - 1945 zurück, aber es wurde 1946, als der Chefplaner der De Havilland-Firma, **R.E. Bishop,** die Richtlinien für die Konstruktion aufstellte... Bis zum 30. März 1949 bildeten die Einzelheiten über die Konstruktion der Maschine eines der großen Geheimnisse des gesamten Gebietes der internationalen zivilen Luftfahrt. Als Hatfield-Gerüchte zeitweise über eine **stratosphärische Maschine mit Pfeilflügeln** und einer Reisegeschwindigkeit von 453 mph im Umlauf waren, schwieg die Gesellschaft und lehnte es ab, jene Gerüchte zu bestätigen oder diesen zu entgegnen. Dies war für den Geheimdienst ein guter Grund: England war die alleinige Nation, die **Turbojet- oder Propeller-Düsenflugzeuge** konstruierte, und diese Maschinen, welche die **DH-106** und die **Vickers-Viscount** einschlossen, konnten das britische Prestige der zivilen Luftfahrt wieder herstellen, welches während des Krieges verloren ging. Die britische Vorherrschaft auf dem Gebiet der Düsenmaschinen war fraglos, bis die Amerikaner nachholten!..."
8) Es sollte erwähnt werden, daß mit der gewaltigen Arbeitskraft, verfügbar durch die vielen Kriegsgefangenen, eine Anzahl spezieller Experimental-Einrichtungen in künstlichen Hohlräumen errichtet werden konnten. Ein Beispiel dafür ist der Windkanal zwecks Messung des **ballistischen Verhaltens von Flugzeugwaffen.** Dieser Windkanal, unterirdisch errichtet am L.F.A.-Zentrum in **Völkenrode,** war 1300 Fuß lang. Die gesamte Anlage wurde so gut getarnt, daß eine Lokalisierung per Luft unmöglich war.
9) Wie auch immer, so funktionierte die Fabrik nur kurze Zeit, weil die militärische Lage schwierig war. Dies galt auch für die Bereitstellving von Rohstoffen. Als jene besetzt wurde, bemerkten die Alliierten, daß nur 4 Rümpfe pro Tag die Mine verließen. Aus technischer Sicht aber funktionierte sie perfekt!

10) Die amerikanischen U-2-**Aufklärungsflugzeuge** enthüllten auf der Grundlage von Agentenberichten, welche auf sowjetischem Territorium oder an seinen Grenzen operierten, Geheimnisse aus der Luft. Die Routen der U-2 wurden sorgfaltig studiert und ausgearbeitet. Die Flüge über Sibirien waren gefahrlich, und die Suche gestaltete sich aufgrund der riesigen Weiten als äußerst schwierig.
11) Siehe News Chronicle und Messaggero Marittimo Nr. 61, 1964. Man sollte erwähnen, daß für diese Art von Unternehmen die Briten keine Anfanger waren. Zwei „geheime Häfen" kleinerer Art wurden tatsächlich zwischen Herbst 1940 und Juni 1942 fertiggestellt **(Gare-Loch-on Clyde und Carnyarn in Schottland),** da der Küstenverkehr durch deutsche Bomber und U-Boote gefährdet war. Cf. „Porti segreti in Scozia", Rivista Marittima, Ministry of the Navy, Rome, August - September 1945, S. 54.
12) Die dichten Wälder von British Columbia sind gut bekannt. Dieses Gebiet ist durch regelmäßigen Regen und ein gemäßigtes Klima gekennzeichnet sowie für die charakteristischen Berge und Flußsysteme (gewundene Bergketten mit breiten Tälern wechselnd). Hier wachsen jahrhundertealte Bäume, Kiefern, Zedern und Tannen, welche bis zu 150 Fuß Höhe erreichen, darunter langlebige Arten bis 300 Fuß. Es waren einmal junge Bäume, als die **Lombard-Invasion** ausbrach, nachdem das römische Reich unterging. Da Flugscheiben vertikal starten und landen können sowie bewegungslos in der Luft verharren können, folgt, daß ein UFO-Flugplatz die die lange Zement- oder Asphalt-Rollbahn benötigt, welche für unsere Flugplätze charakteristisch sind und jene sichtbar macht. Inmitten von Waldlichtungen oder an den Küsten von Bergseen, geeignet getarnt, könnten sie leicht starten oder landen, ohne daß es operative Komplikationen gibt. Jene Installationen sind durch die Luftaufklärung nahezu unmöglich auszumachen, sogar wenn sich ein Flugzeug unmittelbar über einem geheimen Flugplatz befindet. Was bedeuten aber kleine Hangar im Vergleich zu den nahezu 4 Millionen Quadratmeilen von Kanada?

10. Wir folgern

Um das schwachsinnige Gebäude und mentale Blockaden niederzureißen, welche durch Ufologen induziert werden, wollen wir nun folgende Frage klären: Wie wurde das Unternehmen finanziert?
Begeben wir uns daher in die Vergangenheit und richten unsere Aufmerksamkeit auf das Mißverständnis über den sogenannten **R.A.F.-Skandal,** welcher vor Dutzenden von Jahren einen wesentlichen Einfluß auf die öffentliche britische Meinung hatte. (1)
Zu Beginn des Jahres 1955, zu einer Zeit, als britische aeronautische Experten eine Propaganda-Kampagne vorbereiteten, um R.A.F.-Ansprüche zu unterstützen, entfesselte die oppositionelle Presse einen bitteren Angriff auf die Luftwaffe. Dies wurde durch „reichhaltige Fakten illustriert, was Experten als verfahrene Situation unserer Luftverteidigung bezeichneten."

Am 15. Januar berichtete der **„London Daily Herald"** unter der Schlagzeile: „England hat Männer - aber nicht die Flugzeuge. England ist für einen modernen Krieg nicht vorbereitet. England verlor an effektiver Luftbewaffnung... Während der letzten 3 Jahre bewilligte uns die Regierung für Flugzeuge, Studien und Ausrüstung für die R.A.F. nahezu **1000 Millionen Pfund.** Von diesem Geld wurde viel ausgegeben, aber die Güter wurden nicht geliefert... Das Versagen auf dem Gebiet der Elektronik ist für die Entwicklung der **britischen Lenkraketen** ein verhängnisvoller Punkt. Aber diese waren nur Testgeräte. Es wäre für uns besser, amerikanische Raketen unter Lizenz zu bauen, welche erfolgreich geprüft wurden."

Natürlich machten jene bedrückenden Erklärungen auf die ignorante Öffentlichkeit einen großen Eindruck. Alarmiert durch die gewaltigen Schlagzeilen, verlangte die Opposition Erklärungen. Dann erfuhren sie, daß England Stück für Stück untergeht: Die Luftwaffe war ohne Flugzeuge, die Armee hatte wenige Männer und Bewaffnung, und die Marine war geschwächt. Die Lage in England war alles andere als rosig.

Sofern es die Luftwaffe betraf, so hob die Opposition hervor, daß eine Anzahl moderner Prototypen ständig überschätzt wurden und lange Zeit nur auf dem Papier verblieben. Die Opposition sprach sogar von einem großen **„R.A.F.-Skandal"** und einem Chaos in den höchsten militärischen Kreisen. Sie wies auch darauf hin, daß die Schuld im Ministerium für Anwendung lag, welches dauernd nur zögerte.

Die Regierung verteidigte sich durch die Publikation eines sogenannten **„Weißbuches".** Hier wurde hervorgehoben, daß die R.A.F. der zentrale Pfeiler für die Verteidigimg der britischen Inseln und der Commonwealth war.

Trotz allem wurde kritisiert, eine Bestrafung der Verantwortlichen gefordert sowie eine genaue Klärung aeronautischer Ausgaben, aber ohne Erfolg. Die britische Regierung schwieg, auch was die jährlichen Kontingente für den Militärhaushalt betraf. Der zunehmende R.A.F.-Anteil von **22 Millionen Pfund** ging zu Lasten der Armee und Navy.

Insgesamt gesehen, so verfügte die britische Luftfahrt für das Geschäftsjahr 1955 bis 1956 ein Budget von **513 900 000 Pfund,** welches ähnlich früherer Milliarden ausgegeben wurde, ohne daß irgendjemand das „Wo" und „Wie" kannte.

Wie auch immer, die Opposition gab nicht auf. Sie wollte eine spezielle Untersuchungsgruppe hinsichtlich der aeronautischen Verträge. Am 21. Januar 1957 beendete jene ihre Arbeit und empfahl der Regierung, daß das gesamte Vertragssystem überprüft werden sollte. Insbesondere stieß man auf die Kosten mehrerer Flugzeugtypen, welche niemals gebaut wurden. „Geisterflugzeuge", so nannten dies die Kritiker. „Die **8Düsen Boeing 52 (der amerikanische strategische Superbomber)** ist um 5 Jahre voraus." **(2)**

„In Relation zu dem, was erreicht wurde, gaben wir zuviel Zeit und Geld aus", schlußfolgerte **Sir Roy Fedden,** früherer Chefingenieur der **„Bristol Airplane Company"** und ein Mitglied der Untersuchungsgruppe. „In 5 Jahren (Haushalt 1950/51 zu 1955/56) wurden mehr als 7 **Milliarden Pfund** ausgegeben, und wir hatten 7 Verteidigungsminister. Wie auch immer, alle verbesserten etwas die militärische Effizienz des „Vereinigten Königreiches."

Bei den Geldzuweisungen ging der Löwenanteil immer an das Anwendungsministerium. Im Hinblick auf seine Funktion war dies richtig. Im Jahre 1946 allein betrug das Budget für aeronautische Untersuchung **28 Millionen Pfund.** Früher erhielt es noch andere Gelder. **(3)**

Was das Gebiet der militärischen Ausgaben betrifft, so würde eine Fragestellung danach grotesk sein.

10.1 Das Tauziehen zwischen der US-Luftwaffe und den UFOs

Während der erzeugte Sturm durch die Opposition in England seinen Gipfel erreichte, wurde auf Druck von Luftwaffenexperten die Presse in den USA darauf ausgerichtet, über die Welle der UFO-Sichtungen des früheren Herbstes zu berichten, obwohl jene hauptsächlich in Westeuropa bemerkt wurde. Aber sporadisch wurde jene auch in den verschiedenen Teilen der USA bemerkt. Diese induzierten Konflikte zwischen Öffentlichkeit, Presse und Experten.
Wie üblich, so gab es eine Flut von beruhigenden, wenn auch nicht überzeugenden Erklärungen. Aufgelistet wurden 7 Jahre der Untersuchungen und Studien. Die meisten Experten des Landes und **vor allem Präsident Eisenhower** berichteten beiläufig der Presse, die Möglichkeit auszuschließen, daß die UFOs einen **extraterrestrischen Ursprung** hatten!
Die Experten des **„Air Technical Intelligence Center"** wiederholten in ihrem n-ten Endbericht ihre früheren Behauptungen und protestierten, daß sie über keine physikalischen Beweise verfugten, welche für die Existenz extraterrestrischer Raumschiffe sprechen oder für geheime Experimentalwaffen, angewendet durch die USA oder durch eine andere Nation auf der Erde. Wir wiederholen, die Flugscheiben existieren nur in der Vorstellung der sogenannten Augenzeugen." Es war die Absicht der Luftwaffe, daß die UFOs immer mehr zu einem modernen Mythos wurden. **(4)**
Obwohl die Intervention der höchsten politischen Mächte des Landes nicht die Zweifel jener zerstreuten, welche an die Existenz jener Maschinen glaubten, so wurde aber erfolgreich für alle der Zweifel ausgeräumt, daß die UFOs amerikanische Flugzeuge waren. Die Befürworter für extraterrestrische Flugscheiben erschwerten aber die Sache. Sie postulierten, daß, wenn die Schiffe nicht extraterrestrisch sind, würde einiges nach 8 Jahren erfolgter Sichtungen durchgesickert sein, da keine Geheimwaffe in einem demokratischen Regime für eine derartig lange Zeitperiode geheim verbleiben könnte! (5)
Die Aktivitäten des Projektes **„Blue Book",** welche auf anderer Grundlage wiederbelebt wurden, richteten sich auf die Aufrechterhaltung offizieller Informationen.
Periodisch, aber manchmal in langen Zeitintervallen, übergab die Abteilung für Verteidigung in Übereinstimmung mit der US-Luftwaffe der Presse neue Informationen, welche dazu bestimmt waren, auch die unermüdlichsten „Antragsteller" zu erschöpfen. (6)
Die Neuigkeiten vom 25. Oktober 1955 betrafen Informationen zum **Avro-Car** (die Erklärung von Quarle). Eine größere Nachricht folgte am 05. November 1957. Es wurden hier gewöhnliche Identifikationen wiederholt, und daher die Dimensionen der Flugobjekte reduziert, wobei weniger als 2% als „unidentifiziert" verblieben. Die dritte Nachricht vom 15. November 1957 widmete sich eines unerklärlichen elektrischen Phänomens, welches die UFO-Erscheinungen über den südzentralen Staaten begleitete.
Die vierte Nachricht vom 06. Oktober 1958 befaßte sich mit den Ereignissen, welche ab dem 31. Juli stattfanden. Hierbei wurde postuliert, daß solche Erscheinungen in keiner Weise gefahrlich waren. Es wurde hierbei die Arbeit von **Dr. J. Allen Hynek,** nun „Chief Scientific Consultant" für die Luftwaffe hinsichtlich der UFOs, gelobt.

Eine kurze Nachricht vom 22. Januar 1959, welche wieder die 269 amerikanischen Sichtungen des vorangehenden Jahres in statistischer Form auflistete, verweist auf gewöhnliche Phänomene. Die 2 ergänzenden Nachrichten vom 29. Januar und 21. Juli 1960 betrafen langatmige Erklärungen der Nachricht vom 05. November 1957.
Das Tauziehen zwischen der US-Luftwaffe und den UFOs, oder besser, zwischen der Luftwaffe und den Ufologen, begann mit dem Beginn des astronautischen Programmes, welches die Öffentlichkeit aufmerksam verfolgte, schnell anzusteigen, bis ... Bis August 1965, als nach Jahren sporadischer Sichtungen, welche für die Ufologen nur vom geringen Interesse waren, eine neue Welle von unbekannten Flugobjekten über New Mexico, Texas, Kansas und Oklahoma gesichtet wurde. Diese Sichtungen erregten das Interesse von qualifizierten Beobachtern, solche z.B. wie Polizeioffizieren, Meteorologen und Radarspezialisten der US-Luftwaffe.

Wie auch immer, so war die amerikanische Presse, vielleicht bedingt durch die enormen Beiträge militärischer Gegenpropaganda, nicht mehr geneigt, einen neuen „Fall" zu bearbeiten. Dies war aber ein Fehler, weil das Phänomen durch mexikanische Beobachtungen bestätigt wurde.

10.2 Der „UFO-Sommer"

Das erste „UFO" erschien am 31. Juli kurz vor der Dämmerung über **Wynnewood (Oklahoma)** und war ca. 40 Minuten sichtbar. Seine Anwesenheit wurde ebenfalls durch das **Radar der Luftwaffenbasis von Tinker und Carswell** bemerkt. Die Luftwaffenexperten wollten diese Tatsache bestreiten. (7)
In der nächsten Nacht flogen Flugscheiben in Dreiecksformationen in einer Höhe von ca. 10000 Fuß, bewegten sich nördlich, zeigten häufigen Farbwechsel von rötlich zu blendend weiß und von weiß zu grünlichblau.
Projekt Blue Book's unmittelbare Ablehnung war vergeblich: Ein Sprecher berichtete, daß von unbekannten Flugobjekten keine Radarsichtung bestätigt wurde. Es wurde darauf hingewiesen, daß „die beobachteten Objekte vielleicht der Planet Jupiter oder die Sterne Rigel, Capeila, Betelgeuse oder Aldebaran waren, welche zu dieser Zeit deutlich sichtbar waren. Zur Zeit der Sichtungen unterstützten Azimut und Höhe der Sichtungen jene ursprüngliche Schlußfolgerung." Ein Planet, welcher häufig und schnell die Farbe wechselt und dessen Radarbild sich spaltet, bewegt sich so schnell? Trotz allem, so ist dies eine ungewöhnliche Erscheinung und könnte Astronomen interessieren, auch in einer Zeit der Teleskope und extragalaktischen Rätsel. Drei Tage später dementierte das Personal der US-**Luftbasis zu Keweenaw in Houghton (Michigan).** Ein „solider Radarkontakt" wurde bei 10 UFOs beobachtet, welche mit Überschallgeschwindigkeit **(9300 mph?)** bei großer Höhe über „Lake Superior" (Oberer See) flogen und sich in Richtung Kanada bewegten. Der Vorfall wurde ebenfalls dem U.P.I.-Pressedienst berichtet, welcher dies dann unmittelbar über Fernschreiber aussendete.

Die offizielle Erklärung war der Flug von Wetterballons, welche über den umliegenden Gebieten über **Minneapolis** schwebten. Jene Stadt ist tatsächlich der Ort eines der größten amerikanischen Zentren für Produktion und Start der größten stratosphärischen Wetterballone. Aber 7 der vermeintlichen Wetterballone wurden über Daluth mit einem Jet verfolgt. Jene Objekte wichen aber mit sehr hoher Geschwindigkeit (mehr als 1000 Meilen pro Stunde) aus. Ist die Stratosphäre ebenfalls so turbulent?
Während der Nacht zwischen dem 02. Und 03. August erreichte die Kurve jener Sichtungen ihren Extremwert und konzentrierte sich teilweise über New England. Offensichtlich zeigten die UFOs eine bestimmte Bevorzugung für die südlichen Gebiete von New Hampshire, obwohl entferntere Staaten, solche wie Texas und Kalifornien, nicht übersehen wurden. Entsprechend der Aussagen der vielen Einwohner, flogen sie mehrere Male über die örtlichen **Hochspannungsleitungen,** vielleicht um sich wieder „aufzuladen". Dieser seltsame Verdacht, seltsam, aber nicht unmöglich, führte die Ufologen in der Folgezeit dazu, sich mit dem **„Ereignis zu Exeter"** zu befassen. Dies geschah zu Ehren der kleinen Stadt, wo die größte Anzahl der Sichtungen stattfand. Die letzte davon, am 03. September, zeigte die Entfaltung leuchtender Körper und ihre rätselhaften Operationen in der Nähe. (8)
Nach 3 Monaten intensiver Beobachtungen, welche einen nahezu täglichen Rhythmus hatten, nahm die Anzahl der Sichtungen stärker als zuvor ab. Projekt Blue Book's neue Nachricht vom 27. Oktober 1965, welche mit dem **Pentagon** vorbereitet wurde, löste die Angelegenheit mittels Verweis auf Hochflugübungen, welche mehrere Male durch die Bomber des **„Strategie Air Command" (S.A.C.)** durchgeführt wurden und auf eine weitverbreitete **„thermale Inversion",** die durch eine dicke Schicht kalter kanadischer Luft erzeugt wurde, die sich zwischen 2 wärmeren Schichten über New England bewegte. Entsprechend den Luftwaffenexperten, verfugte dieses natürliche Phänomen über eine Kraft, welche Sterne und Planeten in einer derartigen Art und Weise „erzittern" ließ, daß der Eindruck eines Fluges entstand.

„Sie können uns hinsichtlich der Flugscheiben täuschen", informierte folgerichtig der „Star Telegram" (Texas)."
Die Erklärungen der Luftwaffe waren zumeist lächerlich! Ungeachtet einer Flut von Berichten in der Presse, wich die Luftwaffe von ihren Erklärungen nicht ab. Es war sicher, daß sich ihre früheren Erfahrungen der Massenpsychologie wiederholen würden. Jene Erfahrung lehrte, daß mit der Zeit auch die unglaubwürdigsten Erklärungen von den meisten Menschen vergessen werden.

10.3 Weitere Überlegungen und neue Untersuchungen

Die aktuelle Nachricht vom Ol. Februar 1966 nutzte das winterliche Verschwinden der Objekte, um das Anti-UFO-Dogma zu implantieren. Dieses Dogma, ausgearbeitet an hohen Regierungsstellen, wurde der amerikanischen Öffentlichkeit zugespielt, wobei die Deutungen der Flugscheiben sich wiederholt auf Vögel, Ballone, Flugzeuge, Sputniks, Meteoriten u.a. bezogen, Aber im Prinzip war es ein Selbsttor!

Speziell zwischen dem 20. Und 23. März erneuerte sich die UFO-Aktivität, und es ergaben sich daher für die Amerikaner selbige alte Schwierigkeiten. Die Charakteristiken der neuen Sichtungen differierten größtenteils nicht mit jenen des vergangenen Sommers und der vergangenen Jahre. Wie auch immer, die Gebiete grenzten an die Staaten **Michigan** und **Ohio,** und ein UFO flog direkt über die **Wright-Patterson-Basis,** die permanente Heimat von Projekt Blue Book. (9)

Ohne auf das Verschwinden des letzten UFOs zu warten, hielt der wissenschaftliche Berater für die Luftwaffe, **Dr. Hynek,** in Detroit eine Pressekonferenz, um die Ereignisse des Monats zu „entzaunern". Er informierte, daß die beobachteten wandernden Lichter durch mehr als 50 Augenzeugen in der Umgebung von **Ann Arbor** nichts anderes waren, als **natürliche Gase,** die im sumpfigen Boden erzeugt wurden. **Quellengase, die bei Kontakt mit dem Sauerstoff der Luft in Feuer ausbrechen und „Büschel" verschiedener Größen induzieren.** Entsprechend der Untersucher, hatten nachgewiesene Täuschungen und falsche Berichte ebenfalls Einfluß auf mehrere Zeugen.

Diese Hypothese wurde weit hergeholt, ähnlich manch anderer und erreichte ihr Ziel. Zu dieser Zeit gab es Kontroversen ufologischer Vereinigungen, welche durch die mächtige **N.I.C.A.P.** gefuhrt wurden. Die Experten der Luftwaffe hatten damit keine Möglichkeit, diese Dinge aufzuschieben.

Der republikanische **Gerald Ford** schlug vor, daß für die Untersuchung eine spezielle Gruppe gebildet wird. Dieser Vorschlag lieferte für die bereits erhitzten Dispute zwischen Presse und Militär noch mehr Zündstoff.

Wie auch immer, vielleicht ermüdete auch Dr. Hynek das sinnlose Programm der Luftwaffe. Im folgenden August publizierte die Zeitschrift **„Science"** einen Auszug aus einem offenen Brief von Dr. Hynek, in welchem seine gegenteiligen Meinungen hinsichtlich der Flugscheiben vertreten wurden.

Publiziert in seiner Gesamtheit durch die **„Saturday Evening Post"** vom 17. Dezember 1966, so stützte sich die größte amerikanische UFO-Hysterie auf folgende 4 möglichen Erklärungen:

- Handelt es sich um Halluzinationen oder Täuschungen? Wenn dem so ist, so muß dies geprüft werden.
- Handelt es sich um militärische Ausrüstungen, womit jemand experimentiert?

- Kommen sie von außerhalb, vielleicht aus dem interstellaren Raum? Dies kann nicht völlig ausgeschlossen werden, sogar wenn sich eine schlüssige Prüfung als mangelhaft erweist. Manche Skeptiker fragen hinsichtlich der UFO-Sichtungen sogar, warum deren Insassen nicht versuchen, mit uns Kontakt aufzunehmen.
- Sund wir mit einem natürlichen Phänomen vertraut, welches bisher wissenschaftlich noch unbekannt ist? Man denke nur daran, wie sich unsere Kenntnisse über das Universum in 100 Jahren veränderten. Im Jahre 1866 wußten wir noch nichts über Nuklearenergie, und wir wußten sogar noch nicht einmal, daß das Atom einen Kern hat ... Wer kann sagen, welche wesentlichen Fakten wir in den nächsten 100 Jahren lernen werden?

Abschließend erklärte der Wissenschaftler:" Sicherlich investierte die Luftwaffe viel für den Papierkorb, aber, so bin ich mir bewußt, dürfte es recht unpraktikabel sein, wenn man erwartet, daß ein Dienst für ein kostspieliges **Flugscheiben-Überwachungssystem** errichtet wird... Aber all die wertvollen Daten, welche wir aus allen Teilen der Welt gesammelt haben, müssen im Computer gespeichert werden, so daß wir unmittelbar neue Sichtungen mit älteren vergleichen können, inklusive die Muster des UFO-Verhaltens... Ich empfehle, daß jeder Polizeichef im Lande sicherstellt, daß zunächst in einem seiner Streifenwagen im Handschuhfach eine Kamera mit Farbfilm deponiert ist".
Dr. Hynek betonte seine Ansichten bezüglich eines **„kontroversen Gegenstandes":** „Während all meiner Jahre in der Zusammenarbeit mit der Luftwaffe sah ich niemals einen Beweis für Flugscheiben: So z.B., daß es bewußte **„Cover-up-Kenntnisse"** von Raumbesuchern gibt und man eine öffentliche Panik verhindern wollte. Die gesamte Geschichte der Luftwaffe und der UFOs kann nur verstanden werden, wenn wir erkennen, daß das Pentagon niemals glaubte, jene Flugscheiben könnten neuartig sein. Die Arbeitshypothesen der Luftwaffe waren in der Regel Fehldeutungen eines konventionellen Objektes oder eines natürlichen Phänomens.
Nun, nach 18 Jahren, versucht die Luftwaffe und Wissenschaft der USA tatsächlich etwas zu entdecken, möglicherweise über Flugscheiben."

10.4 Die Untersuchungen der Universität von Colorado

Würde die Universität von Colorado für einen Spezialfonds 313000 Dollar erhalten, um eine neue Serie von Untersuchungen durchzuführen, würde dies dann die Forderungen des Pentagon und die Neugierde der amerikanischen Steuerzahler zufriedenstellen?
Dies war nämlich die Summe, welche die Luftwaffe der Universität bereitstellte, um ein neues Programm wissenschaftlichen Studiums hinsichtlich der UFO-Frage nach Hinweisen von Dr. Hynek zu finanzieren. Das betraf das Studium künftiger Sichtungen, die Untersuchung der 10147 Berichte, welche durch das Projekt Blue Book gesammelt wurden und die Aufklärung von 646 Fällen, die bisher unerklärlich verblieben. **(10)**

Die **aktuelle Nachricht Nr. 847-66** vom 07. Oktober 1966 (Titel: **„Luftwaffe wählt die Universität von Colorado, um unidentifizierte Objekts-Berichte zu untersuchen")** versprach die Befehle des **Luftwaffensekretärs Harold Brown** zu reflektieren. Aber all dies klärte nicht die tatsächlichen Gründe für die Liquidierung des Luftwaffenprojektes Blue Book auf. Projekt Blue Book funktionierte nahezu 20 Jahre, wurde in der Vergangenheit mehrmals angegriffen, wenn das Volk naiv genug war, die Wahrheit zu verlangen und wurde sogar nach jenen Angriffen niemals ernsthaft verstärkt. Warum mußte dieses Projekt einem neuen Organismus weichen, welcher vollkommen unvorbereitet war, weil dieser eben neu war? (11)
Die Wahl der Luftwaffe für die Universität von Colorado zu Boulder bezog sich auf folgenden Grund: **„Diese Institution verfügt über ein ausreichendes Prestige und genießt das Vertrauen der Öffentlichkeit."**

Die Länge des Vertrages zwischen der Luftwaffe und der Universität von Colorado wurde auf 15 Monate festgesetzt. Dieser war nur aus zwingenden Gründen verlängerbar. Nach seinem Ablauf wurde ein detaillierter Bericht verfaßt (spezielle Forderung der Abteilung für Verteidigimg). Dieser wurde kritisch durch eine Gruppe von Spezialisten untersucht, welche durch die **„National Academy of Sciences"** ermächtigt wurden, um die Gültigkeit der Methoden und genutzten Wege für die Untersuchungen zu beglaubigen. War dies eine Art Alibi? Hochrangige Zensur? Oder war es ein Versuch, die Flugscheiben zu „liquidieren"?
Einige Daten über die Leiter der neuen Untersuchung und die **„Operation Beseitigung"** werfen einiges Licht auf diese nebulöse Angelegenheit.

Die Organisation des Unternehmens scheint **Dr. J. Allen Hynek** gehabt zu haben. Er war **Direktor des „Lindheimer Astronomical Research Center", Vorsitzender der „Astronomy Department" der Nordwest-Universität zu Evanston (Illinois) und wissenschaftlicher Konsultant der US-Luftwaffe.** Offensichtlich litt er unter einer Art „wissenschaftlicher Gewissenskrise". Dies betraf die Einstellung der Luftwaffe bezüglich des „UFO-Problems" (eine leichtfertige Einstellung, welche Dr. Hynek selbst 20 Jahre lang unterstützte).

Der 64jährige **Dr. Edward U. Condon** wurde als Direktor für das neue Projekt benannt. Dr. Condon war früher Mitglied des Stabes des **nuklearen Zentrums zu Los Alamos, welches die Atombombe entwickelte. (12)**

Condon (Prof. der Physik und Astrophysik an der Universität von Colorado) legte all seine Karten auf den Tisch, als er damit betraut wurde, die UFOs zu untersuchen.
Hunderte Wissenschaftler wählten die Universität von Colorado, andere amerikanische Universitäten und verschiedene staatliche und zivile Einrichtungen arbeiteten für dieses Projekt. Als das **„UFO Probe Committee"** im alten **„Woodbury Hall"-Gebäude** gegründet wurde, umfaßte es folgende Mitglieder:

- Drei Psychologen (Dr. Stuart W. Cook, Dr. David Saunders und Dr. Michael Wertheimer), alle von der Universität Colorado,
- Ein Astrophysiker, Dr. Franklin Roach des „Environmental Science Services",
- Ein Astrophysiker (Dr. William Blumen), ein Kollege von der Universität Colorado,
- Ein Physiker (Dr. Joseph H. Rush) des „National Center for Atmospheric Research High Altitude Observatory",

- Zwei Absolventen der Universität von Colorado, ein Psychologe und ein Geisteswissenschaftler und
- Zwei Sekretäre und eine Schreibkraft.

Die vollständige Mitgliederschaft des Stabes, einschließlich der Leiter, umfaßte 14 Mitglieder, aber nicht einer verfügte über eine technische Ausbildung, über eine entsprechende Ausbildung in der Luftfahrt, z.B. Aerodynamik, Flugzeugbau, Elektrotechnik, Chemie und angewandter Physik. **(13)**
Ein Scheitern war dadurch natürlich vorprogrammiert, denn entsprechende Enthüllungen waren nicht zu erwarten. **(14)**

10.5 Zunächst einmal abwarten

Wenn wir alles dies untersuchen, was während der ganzen Jahre sich hinter der Bühne abspielte, so sehen wir, daß das Verhalten der verschiedenen amerikanischen Experten, speziell während der Untersuchungen, welche den Zeitraum von 1947 bis 1955 betrafen, widersprüchlich und zusammenhangslos waren.
Im Jahre 1954 vermutete man, daß die Flugscheiben amerikanischen Ursprungs waren und auf den Rollbahnen geheimer nationaler Flugplätze standen. Die lächerlichen Verweise auf die Bewohner von Mars, Venus, Uranus u.a. sowie zu den Andeutungen, daß sie möglicherweise hinter dem **„Eisernen Vorhang"** beheimatet sind, zielten nur auf Verunsicherung ab. Wie auch immer, als einige Reporter im Juli 1952 einen Beamten eines zivilen Flugplatzes in Washington fragten, warum er nicht das Flugabwehrzentrum informierte, als sich die Objekte näherten, antwortete er trocken: „Wir waren mit wichtigeren Dingen beschäftigt!"
Projekt Blue Book betreffend, so kommentierte ein hoher Luftwaffenbeamter sinngemäß: Wir kennen nicht die Ursachen des beobachteten Phänomens, aber wir sind überzeugt, daß sie keine Bedrohung für unser Land darstellen. Sie waren 5 Jahre anwesend, ohne jemals anzugreifen. Wenn sie irdisch hergestellt sind, so sind die Leute, welche diese produzieren, uns aeronautisch weit überlegen. Sollten es feindliche Objekte sein, so müssen wir diese vernichten. **(15)**
Flugzeuge von gewaltiger Größe, vielleicht mit Menschen an Bord, aus einer unbekannten Region (Freund?, neutral?, Feind?) und in der Lage, vertikal mit erheblicher Geschwindigkeit zu starten und horizontal Geschwindigkeiten zu übertreffen, welche die schnellsten bekannten Jet-Typen nicht erreichen, könnten diese keine potentielle Bedrohung sein? Die Antwort darauf ist absurd.
Tatsache ist, daß jene unbekannten Objekte überall und ungestört über die gesamte USA flogen und dabei nicht selten sich für längere Zeiten in der Nachbarschaft von **Militärbasen, staatlichen und wissenschaftlichen Laboratorien und Zentren für nukleare Forschung aufhielten.**

Es ist die Möglichkeit nicht auszuschließen, daß die höchsten Luftwaffenexperten seit 1952 besser als unbedeutende Militärstellen informiert waren. Allerdings kann immer etwas über die Geheimdienste und diplomatischen Kanäle durchsickern. Wie auch immer, entsprechende gefahrliche Flugabwehr-Aktivität ereignete sich niemals. **(16)**

10.6 Projekt „Leuchtfeuer"

Und dies ist nicht alles. Zu Beginn des Juni 1952 waren die Untersuchungsexperten der Luftwaffe offensichtlich an der Intensität wechselnder Lichter interessiert, welche die bewegten Objekte begleiteten. Die Experten vermuteten, daß die USA sich dessen bewußt war, woher die Flugscheiben kamen. Man wollte auch zu wichtigen Daten über den Typ und die chemische Zusammensetzung des Treibstoffes gelangen, welcher durch die UFOs genutzt wird. **(17)**

Während dieser Zeit, als auch die Untersuchungen des Projektes Blue Book ingang kamen, ließ **Luftwaffenchef des Stabes Hoyt S. Vandenberg** durch das Laboratorium für angewandte Physik an der Universität von Los Angeles eine **spektroskopische Bewegungsbild-Kamera** bauen, welche den Flug eines unbekannten Objektes fotographieren kann und eine augenblickliche Analyse seiner Lichtenergie liefert.

Dieses Projekt, welches unter den Namen **„Beacon" („Leuchtfeuer")** lief, beabsichtigte, 200 solcher Kameras zu einer gleichen Anzahl von Beobachtungsposten zu errichten, und dies entlang der Routen, welche die Flugobjekte am häufigsten nutzten, hauptsächlich das südwestliche Gebiet der USA.

Vermutlich erhielten auch 75 amerikanische Militärbasen außerhalb jener Gebiete ebenfalls diese „UFO-Detektoren".

Der Abschlußbericht dieser hochspezialisierten Untersuchung, welcher für den Dezember 1953 vorgesehen war, wurde niemals publiziert. Bestand der Grund, wie amerikanische Ufologen postulierten, vielleicht darin, weil keine soliden Informationen erhalten wurden? Das Jahr 1953 war tatsächlich ein Jahr mit nahezu keinen amerikanischen Sichtungen. Oder bestand der Grund vielleicht darin, wie der französische Ufologe A. Michel postulierte, das Militärgeheimnis zu wahren?

Oder die Hypothesen entsprachen der Wahrheit! **Kapitän Ruppelt** selbst berichtete, daß die Kameras zwecks Untersuchung der Flugobjekte nicht zufriedenstellend sind, speziell in Kombination mit den Gittern.

Kurz bevor Kapitän Ruppelt resignierte, sagte er noch: „Die Washington-Flugplatz-Sichtungen vom Juli/August 1952 waren einerseits eine Überraschung...andererseits aber nicht. **(18)**

Ich sprach mit einem Wissenschaftler über den Aufbau der Berichte, welche die Sichtungen entlang der Ostküste der USA betrafen, nahezu 2 Stunden, und ich wollte schon gehen, als er mir mitteilte, daß er einen letzten Kommentar abgeben wolle, eine Vorhersage.

Aus seinem Studium der UFO-Berichte, welche er vom Luftwaffen-Hauptquartier erhielt und aus Diskussionen mit seinen Kollegen, dachte er, daß wir auf dem Gipfel eines großen Fasses, vollbeladen mit Flugscheiben, sitzen. Innerhalb der nächsten Tage, so teilte er mir mit, werden wir den „Großvater" aller UFO-Sichtungen haben. Die Sichtungen werden sich in Washington oder New York ereignen, wahrscheinlich Washington.
Und sie taten es tatsächlich, passierten Washington mehrere Male!
Möglicherweise verfügte irgendjemand der 3 amerikanischen Dienstbereiche Luftwaffe, Marine oder Armee tatsächlich über jene Flugscheiben. Spekulationen der Presse z.B. würde man mit einem trockenen „Kein Kommentar" entgegnen.
Wie auch immer, es war klar, daß die Flugscheiben keine Bedrohung darstellten, und die Experten der USA über den Ursprung und Zweck der sogenannten UFOs unterrichtet sind. Demnach sind es völlig harmlose mechanische Konstruktionen, und für Piloten, Militär- und Zivilangehörige ist es verboten, sich in ihre Aktivitäten einzumischen.

10.7 Anmerkungen

1) Vor dem Jahre 1952 beklagten die Herausgeber der aeronautischen Zeitschrift „Flight" (London, siehe Nr. 2300) den Mangel an Hochgeschwindigkeits-Raketenabfangjäger in der britischen Luftverteidigung. Sie beklagten hautsächlich angebliche operative Mängel in der R.A.F. und verurteilten die Verschiebung des **Miles-Überschallflugzeuges** sowie die Unterlassung, die **Vickers- und Fairey-Flugabwehrraketen** zu entwickeln sowie die Überbetonung der Vorbereitung der **„Klasse V-Superbomber" („Victor", „Vulcan" und „Valiant").** Wie auch immer, jene Klagen britischer Experten waren aber nur eine sehr bescheidene Auseinandersetzung im gewaltigen Sturm, welcher sich für einige Zeit zusammenbraute.
2) Siehe ANSAER Nr. 96 in ANSA: „Notiziario Aeronáutico" (Rom, 21. Januar 1957).
3) Cf. die Erklärungen von Untersekretär Strachey im Unterhaus (Sitzung vom 12. März 1946). Hinzugefügt sei, daß wir aus dem **„White Paper"** (1946) erfuhren, daß vom britischen Budget (411 Millionen Pfund) ca. 30 Millionen Pfund dem Luftministerium für Produktion und verschiedenen Diensten zugewiesen wurden.

4) Die merkwürdigsten Interpretationen des „Mythos" sind in der französischen **„L'Illustration"** zu finden. Im Herbst 1952 hatte das Magazin ohne Erfolg versucht, Kontakt mit den ersten amerikanischen Augenzeugen zu bekommen, und im Jahre 1954 versuchte diese eine Kopie von **„The Coming of the Saucers"** zu erlangen, wo **Kenneth Arnold** angeblich der Autor ist, aber ohne Erfolg. Der französische Autor gelangte zu 3 verschiedenen Hypothesen:

- Arnold machte im gutem Glauben einen Fehler, und sein Schweigen bedeutet, daß er wünschte, den Fehler und sich selbst zu vergessen,
- Vielleicht log er absichtlich und wollte den größten Schwindel des Landes unduzieren und
- Er existierte tatsächlich nicht als eine Person aus Fleisch und Blut. Der Ursprung eines Mythos, er ist selbst ein Mythos. Hinter seinem Namen ist eine militärische Körperschaft oder Organisation verborgen, welche die ganze Geschichte aus rätselhaften Gründen erfand. Wir tendieren zur letzteren Hypothese, welche ein neues Rätsel im großen Rätsel der Flugscheiben induziert.

5) Dies ist ein alberner Begriff.Äußerst gutbegründete Gerüchte und Beweise vor einiger Zeit machten es gewiss, daß zu Beginn des Jahres 1946 mehrere Modelle **elektromagnetischer Kanonen,** welche man im **Schloß Kranzbach (Deutschland)** vorfand, dann in einem geheimen Experimentalzentrum der US-Armee entwickelt wurden. Siehe Combined Intelligence Objectives Sub-committee, **„Geschäft für Gerätebau: Electric Guns"** (Bericht Nr. XXXI-59, London, H.M.S.O., 1945), S. 19. „Toothpaste" Shell May Beat Atom", Union Jack (Southern Italy Edition, 19. Juni 1946), S. 1 und Oberst L. Simous „Electromagnetic Artillery", German Scientific Establishments (Bericht PB 19849, Brooklyn, 1947). Wie auch immer, keine klaren Einzelheiten kamen bisher heraus. Hier liegt ein „demokratisches Geheimnis" vor, welches 2 Dekaden andauerte, und es verbleibt unergründet. Wie auch immer, so ist es wahrscheinlich, daß die rätselhaften **„grünen Sonnen von Arizona",** mißverstanden für einen neuen Typ von Flugscheiben im Jahre 1951, die alleinigen sichtbaren Manifestationen jener Experimente sind. Siehe R. Vesco, „I getti di metallo fuso antiaerei", Revista Militare (Rom, Ministry of Defense: Army, September 1954), S. 910 - 921.

6) Siehe Oberstleutnant L. J. Tacker, „Flying Saucers and the U.S. Air Force: The Official Air Force Story" (New York, Van Nostrand, 1960), S. 136 - 161.

7) Wie auch immer, vereinzelte UFOs erschienen früher bereits woanders. Am 03. Juli 1965 beobachteten und fotographierten militärisches und wissenschaftliches Personal von Argentinien, Chile und britischen Marinebasen in der Antarktis einen großen, rundlichen und leuchtenden Körper, welcher in geringer Höhe flog. Bevor er am Horizont verschwand, wechselte er mehrere Male Geschwindigkeit und Richtung und kreiste mehrere Meilen entfernt vom **Tender „Punta Medaños",** dessen Kompaß zeitweilig „verrückt spielte", was auf **starke elektromagnetische Interferenz** hinweist, welche zweifellos von diesem Objekt herrührte. Aus argentinischen und chilenischen Quellen gab es dafür eine offizielle Bestätigung. Fotographien wurden nicht veröffentlicht. Cf. Frank Edwards, „Flying Saucers - Serious Business" (New York, Bantam Books, 1967), S. 160 -183.

8) Siehe John G. Füller, „Incident at Exeter" (New York, Holt, Rinehart and Winston, 1966). Es ist zweifellos möglich und sogar wahrscheinlich, daß ein beachtlicher Anteil der Sichtungen als unmittelbare Erzeugung von **lokalen elektroatmosphärischen Phänomenen** erklärt werden kann, induziert durch **Hochspannungs-Transmissionen,** welche in den Gebieten der wesentlichen Sichtungen zugegen waren, auf welche von mehreren Experten der **„Westinghouse Research Laboratories"** hingewiesen wurde. Siehe Philip J. Klass, „Plasma Theory May Explain Many UFOs", Aviation Week and Space Technology, Band 85, Nr. 8, New York (22. August 1966), S. 48 - 61 und „Letters: UFO Theory", Aviation Week and Space Technology, Band 85, Nr. 15, New York (10. Oktober 1966), S. 130. Aber die Erzeugung von Korona-Effekten und von **Entladungen des Kugeltypus,** verursacht durch temporäre Überladung im Verteilungsnetzwerk infolge Störung oder Test, eliminiert nicht die schnelle Anwesenheit der Flugscheiben über dem Gebiet, welche unbekannt waren, da sie im Bau und Verhalten gegenüber gewöhnlichen Flugzeugen radikal verschieden waren! Der Zyklus der Sommersichtungen von 1965 war nicht auf die Gebiete der USA begrenzt! UFO-Flüge fanden auch über Frankreich, Portugal, Spanien, Argentinien, Chile, Peru, Brasilien und in der Nähe des australischen Flugplatzes Canberra statt. Auch Mexiko wurde durch eine Formation von „Feuerbällen" heimgesucht, welche offenbar zu einem großen zigarrenförmigen Schiff Kontakt hatten. Diese Sichtung und die Manöver verblieben unerklärlich, aber sie erschienen früher in den Annalen der Ufologie (Cf. z.B. die französischen Sichtungen von Oloron und Gaillac im Jahre 1952). Mehrfach erklärte die Luftwaffe, daß „Skepsis gesund sei", wenn man sich mit UFO-Berichten beschäftigt.

9) Am 27. März 1966 Beobachtete ein „Straßen-Kontrollmann" namens G. Landversicht ein fremdes und leuchtendes Objekt am Himmel, dessen Route in Richtung der Luftbasis führte, filmte viel und übergab dies seinen direkten Vorgesetzten. Alles wurde dann durch die Experten des **„Air Technical Intelligence Center"** untersucht, welche aber ihr Stillschweigen aufrecht erhielten.

10) Cf. Luke Frost, „A Cloak of Respectability: $313000", Flying Saucers - UFO Reports, Nr. 2 (New York, Dell Publishing Co., 1967), S. 26 - 29. Der Direktor des Projektes Blue Book, **Major Hector Quintanilla,** übte nur die Funktion eines „speziellen Militärberaters" für die neue Gruppe aus, da jene Angelegenheit über Zivilpersonen abgewickelt wurde. Hinzugefügt sei, daß er beauftragt wurde, entsprechende Berichte zu klassifizieren.

11) Der Vorschlag, die Aufgabe Zivilmitarbeitern anzuvertrauen, erfolgte offensichtlich aus 2 Gründen: - Das Verhalten der Luftwaffe aufrecht zu erhalten und - Wachsendes Mißtrauen zu zerstreuen, daß die Luftwaffe hochgeheime Sternenschiffe für den Weltraumkrieg entwickelt. Wie auch immer, konnten folgende Untersuchungen, welche der Universität von Colorado anvertraut wurden, nicht das Projekt Blue Book beseitigen. Der Grund für die Bemühungen war: Die Luftwaffe wollte weiterhin Berichte von UFO-Sichtungen sammeln. Alles wurde mit der größten Sorgfalt gehandhabt, aber man sollte auch an die verdeckte Rolle der **CIA** denken. Man denke an den Präzedenzfall des **„Robertson-Berichtes".** Im Jahre 1953 benannte die Luftwaffe eine hochrangige wissenschaftliche Sitzung über das UFO-Problem, welche sich, bedingt durch die Ereignisse vom Sommer 1952 als recht heftig herauskristallisierte. Das Treffen wurde von **Dr. H.P. Robertson** (technologisches Institut, Kalifornien) geführt und ergab belebte Diskussionen auf einem recht „konkreten Level". Aber entsprechend der Aussage eines der Teilnehmer, der **Physiker James** E. **McDonald** von der Universität Arizona, wurden Details und Abschlußbericht der Zusammenkunft nach den Wünschen der CIA klassifiziert. Cf. „Dr. Condon Diagnoses the UFOs-Will He Unravel the Baffling Riddle?" UFOs'67, Nr. 1, 1967 (New York, K.M.R. Publications), S. 36 - 39.

12) Im Jahre 1948 wurde er kontrolliert durch das „House Un-American Activities Committee". Dann, als alle Belastungen gegen ihn aufgeklärt wurden, resignierte er (sein Posten als Direktor des nationalen Büros für Standards) und wechselte zu den „Corning Glass Works" als ziviler Wissenschaftler, wo er Mitglied der Arbeitsgruppe wurde, welche **Sprengköpfe für Atomraketen und Hitze-Refraktionsschilder für Raumkapseln entwickelte.**

13) Dieses Versäumnis ist recht signifikant, weil es einen „Gedankensplitter" forcierte, welcher immer bei hochrangigen Offizieren der Luftwaffe beliebt war. Dieser Gedankensplitter ebnete immer eine Art stillschweigender Duldung zwischen Militär und Wissenschaft. Dies ging wie folgt vor sich: Astronomen, Astrophysiker und ihre Gehilfen sind die einzigsten Leute, welche sich zum Gegenstand der UFOs qualifiziert ausdrücken können (Cf. Oberstleutnant Lawrence J. Tacker, „Flying Saucers and the U.S. Air Force"). An diesem Dialog teilzunehmen, betrifft offensichtlich auch die Experten auf dem Gebiet der Psychologie.

14) Um den Mann „auf der Straße" zu ängstigen und Zweifel zu unterdrücken, wurden 1/3 Millionen Dollar ausgegeben. Hatte nicht **Dr. Condon** auch eine Aktie daran? Und hatte nicht der Sekretär der Luftwaffe vielleicht unüberlegt über seine verborgenen Absichten berichtet, als er klar machte, daß die Wahl auf die Universität von Colorado wegen ihrer Nähe zum berühmten **„National Center for Atmospheric Research" (N.C.A.R.)** und zum **„Research Headquarters of the Environmental Science Services Administration"** (Organisation, welche auf die Erforschung des natürlichen Milieus, in welchem die Menschen leben, inklusive der physikalischen Charakteristiken der Atmosphäre und des außenliegenden Raumes spezialisiert ist) fiel? Entsprechend Brown könnten jene Organisationen den Boulder-Forschern beträchtlich helfen...

»

15) Eine Ansicht und ein Vertrauen, welches unter den oberen Rängen der Luftwaffe wesentlich verbreitet ist, als Ufologen denken oder glauben zu denken. Als man ihn bezüglich der „UFOs" nach seiner wahren Meinung fragte, gab der **Chef des Stabes General Twining** eine halbbarsche und witzige Antwort an die Piloten der **„Amarillo-Luftwaffenbasis"** in Texas am 15. Mai 1954: „Selbst wenn sie vom Mars kommen, wir würden sie nicht fürchten!" Dann legte er klar, daß er weder an die Bewohner des Mars noch an die Existenz der sogenannten UFOs glaubt.
16) Jener Fakt ist beunruhigend, da entsprechend **Kapitän Ruppelt** irgendein UFO mittels einem Düsenkampfflugzeug abzufangen oder sich diesem zu nähern, einen durchschnittlichen Aufwand von ca. 2000 Dollar pro Luftstunde kosten würde, noch dazu mit völlig negativen Ergebnissen. Die Nutzung von funkgeleiteten Bodenluft-Raketen oder Luftluft-Raketen würde wesentlich weniger kosten, als andere sinnlose Bemühungen, inklusive das zivile Programm. Vielleicht kann man Flugscheiben von Fall zu Fall herunterholen. Die Experten könnten es dann am Boden untersuchen. Im Jahre 1944 wurde z.B. eine **V2-Torpedorakete** in der Nähe von Baeckedo gefunden und durch geduldige Montage von mehr als 10000 Fragmenten rekonstruiert. Die schwedischen Luftwaffenexperten, welche diese fanden, rekonstruierten früher erfolgreich die gigantische Rakete auf dem Papier. Hinsichtlich dem **U2-Spionageflugzeug,** bemannt durch amerikanische Flieger, welches in einer Höhe von mehr als 54000 Fuß flog, reagierten die Russen recht heftig. Durch Zusammenfugung der einzelnen Wrackteile rekonstruierten sie ebenfalls entsprechende Waffe. Menschen aeronautischer Kreise, welche noch nicht dem ufologischen Spleen verfallen waren, fragten sich, warum auf amerikanischen Boden nicht ein ähnlicher Schritt erfolgte, gerade im Hinblick auf die UFOs. Höflichkeit gegenüber „unseren Brüdern aus dem All?" Offensichtlich nicht, denn für die Militärexperten gab es nicht den geringsten Glauben an deren Existenz! Angst vor diplomatischen Komplikationen, welche beim Abschuß bzgl. Der Russen erfolgen würde? Denken wir nur an die kubanisch-russischen Reketenbasen. Und, da die Russen im U2-Fall nicht die Form wahrten, gibt es keinen Grund, warum die Amerikaner es nicht ähnlich tun könnten. Ignoranz über die reale Natur der UFOs? Wie auch immer, wer sich durch eine unbekannte Gefahr bedroht fühlt, wird zuerst angreifen, wenn er dazu fähig ist. Und dann? ... Und dann wird keiner auf „Freunde" schießen, bedingt durch alte rassische Bindungen, obwohl die politischen, wirtschaftlichen und militärischen Bindungen zwischen Amerikanern und Briten immer geringer werden. Lange war es Brauch, entsprechende Militärgeheimnisse zu entwickeln. Überdies, so wurde der einzigste Bericht über einen bewaffneten Angriff gegen die UFOs niemals bestätigt. Wir verweisen auf das angeblich herausgegebene Kommunique'durch die Führung des **„U.S. Air Force Headquarters-D"** in Tokio vom 09. Mai 1953, zitiert von einem englischen Ufologen, in welchem er berichtet, daß „in den letzten Wochen unsere Schiffe und Flugzeuge eine Anzahl unidentifizierter Flugobjekte beobachteten.

Mit der Verfolgung dieser Dinge erlangten wir eine Philosophie, welche uns erlaubt, einige Schlußfolgerungen bezüglich ihrer Start- und Landebasen zu ziehen. Eines dieser Flugkörper (ohne Mannschaft und funkkontrolliert?) stieß mit einem unserer Flugzeuge zusammen, welches mit spezieller Ausrüstung armiert war und ging in den Ozean fern der „Tinian-Insel" im „Mariannen-Archipel" herunter. Selbst wenn dies authentisch ist, so wurde diese Operation offensichtlich in eine Verfolgungsjagd ohne irgendeine „Beute" transformiert!

17) Natürlich ohne Vernachlässigving, die aerodynamischen und mechanischen Aspekte des UFO-Fluges. Wir wissen nicht, wie die US-Luftwaffe ihre geheimen Untersuchungen führt, aber wir wissen, daß die Öffentlichkeit über die erlangten Ergebnisse nicht informiert wurde. **Kapitän G.H. Oldenburg,** ein Beamter des Informationsdienstes der Lufitwaffenbasis zu Langley.Va, informierte am 13. Februar 1958 nebulös: „Die Daten bezüglich der UFOs öffentlich zu gestalten, ist nicht im Interesse der Luftwaffe." Cf. L. Jerome Stanton, „Science vs. Saucers", Flying Saucers, UFO-Bericht Nr. 2 (New York, 1967), S. 40-44.

18) Die Institution, welche nicht erwähnt sein sollte, war nach aller Wahrscheinlichkeit die **„RAND Corporation" (= Research and Development Corporation),** eine zivile Organisation mit einem sehr hohen wissenschaftlichen Niveau, welche jegliche Studien betrieb und die Luftwaffe beriet (z.B. Berichte über den technischen Fortschritt in der UdSSR, „Produktivität" nationaler Industrien, Untersuchungen zum UFO-Problem). Dies wird im Buch von **Oberstleutnant L.J. Tacker („The Flying Saucers and the Air Force", S. 16)** erwähnt. Tacker sagte tatsächlich, daß die „RAND Corporation" im Jahre 1948 ebenfalls, zusammen mit dem **„Scientific Advisory Board",** dem **„Weather Bureau"** und dem **„Federal Bureau of Investigation",** bezüglich dieses Problems involviert war. Ruppelt selbst bestätigte dies durch Erwähnung der „RAND Corporation" in einer speziellen Übersicht über die Geschichte der Flugscheiben. Siehe Kapitän Edward J. Ruppelt, „Why Don't the Damn Things Swim So We Can Turn Them Over to the Navy?" Der wahre Bericht über Flugscheiben (Greenwich, Conn., Fawcett Publications Nr. 1, 1967), S. 36 - 39 und 57 - 74. Die Schlußfolgerungen, welche die RAND-Experten im Jahre 1949 auf der Grundlage der Untersuchung von 375 Sichtungen, ausgewählt von Dr. Hynek, erlangten, differierten nicht von jenen, welche in Luftwaffenkreisen geläufig waren: Wir haben nichts gefunden, was einer einfachen und rationalen Erklärung der verschiedenen Phänomene widerspricht. Hierbei handelt es sich um die Beobachtung von Wetterballonen, konventionellen Flugzeugen, Planeten, Meteoriten, „Papierteile", optische Täuschungen, psychopathische Halluzinationen usw. Wie auch immer, so kann man annehmen, daß diese Schlußfolgerungen für die Öffentlichkeit bestimmt waren. Es scheint, daß die RAND Corporation ebenfalls mit der **„Air Force Intelligence"** zusammenarbeitete. Dies betraf die Ausarbeitung einer berühmten internen Regelung, die **Luftwaffen-Vorschrift 200-2,** zusammengestellt nach der Order des **Sekretärs der Luftwaffe H. Talbot,** welche am 26. August 1953 herausgegeben und kontinuierlich erneuert wurde. Ein wahres Meisterstück an Präzision, Besonnenheit und Weitblick. Das Studium dieser Vorschrift bzw. Ausarbeitung, welche jeder Ufologe auswendig kennen sollte, ist teilweise interessant, weil es eine klare Prüfung der Fakten zeigt, daß die Luftwaffe in der Tat diese Frage sehr ernst behandelte, detaillierte technische Informationen über das Verhalten der UFOs zu gewinnen, wobei sie auch nicht die Sichtungen über ausländischen Territorien vernachlässigte! Die letzte Version der Ausarbeitung (AFR. 80-17 vom 19. September 1966) wurde durch die **„Air Force Research"** und Entwicklungsabteilung aufgezeichnet, und §2 (Ziele des Programmes),

Sektion A (General-Maßnahmen) legte fest, daß die Luftwaffe an den UFOs interessiert ist, um zu begründen, daß sie eine mögliche Bedrohung für die USA darstellen und um Vorteile aus den entsprechenden Studien zu gewinnen. Die Ausarbeitung besagt, daß womöglich andere Länder erfolgreich im Bau von Flugzeugen mit revolutionären Formen und Antrieben sein können. Folgerichtig muß man wissen, was diese Antriebe beinhalten und wenn möglich, jene kopieren und vielleicht zu verbessern, speziell, wenn es begründet ist, daß sie sowjetischer Herkunft sind und folglich teilweise gefahrlich sein können.

11. Marconi's geheime Flugscheibenbasis

Der Gegenstand über irdisch hergestellte Flugscheiben wäre unvollständig, ohne den aktuellen Glauben in Italien und Südamerika zu erwähnen, daß Marconi und seine Gehilfen eine geheime „Fabrikstadt" in Südamerika bauten. **Guglielmo Marconi (1874 - 1937?)** war ein hervorragender Wissenschaftler, ein Freund von **Nikola Tesla** und eine rätselhafte Erscheinung.
In den esoterischen Schriften der romanischen Länder erlangte Marconi einen nahezu legendären Status, wie Tesla in den USA. Die meisten Tesla-Studenten waren sich nicht bewußt, daß Marconi vermutlich eine geheime **Stadt der Hochtechnologie** in den fernen südlichen Urwäldern von **Venezuela** gründete.
Der große italienische Wissenschaftler Guglielmo Marconi war ein früherer Student von Tesla. Marconi studierte mit Tesla **Funk-Transmissions-Theorie** und realisierte seine erste **Funk(Radio)-Übertragung** im Jahre 1895. Marconi war von der Energieübertragung begeistert, und im Jahre 1896, nachdem er ein britisches Patent sendete er ein Signal 9 Meilen quer durch den **Bristol-Kanal.** Im Jahre 1899 errichtete er erfolgreich eine drahtlose Station, um mit einer französischen Station 31 Meilen quer durch den **englischen Kanal** zu kommunizieren.
Man dachte, daß die Krümmung der Erdoberfläche die Funkübertragung auf 200 Meilen begrenzen würde. Aber am 11. Dezember 1901 sendete Marconi ein Signal von **Poldhu (Cornwall) nach St. John**'s **(Newfoundland).** 2000 Meilen entfernt errichtete er eine Hautstation! Für diese ersetzte Marconi den **Drahtempfänger** durch eine Art **„geschlossenes System"**, eine **Glasröhre, gefüllt mit Eisenspänen, welche Radiowellen leiten konnten.** Zu dieser Zeit gab es noch keine wissenschaftliche Erklärung für das Phänomen einer großräumigen Transmission, und es wurde postuliert, daß es in der oberen Atmosphäre eine Schicht gibt (die Ionosphäre), welche elektromagnetische Wellen reflektiert.

11.1 Der rätselhafte Marconi

Marconi war der Sohn eines wohlhabenden italienischen Landbesitzers und einer irischen Mutter. Als im Jahre 1895 seine erste Übertragung italienische Experten nicht interessierte, ging er nach England. Im Jahre 1896 wurde in London die **„Marconi Wireless Telegraph Company"** gegründet, und Marconi steckte viel in seine Erfindungen.
Marconi und Tesla gaben für die Erfindung des Radios Kredit. Marconi's historische Radio-Transmission nutzte einen **„Heinrich Hertz-Funkenschutz", eine „Popov-Antenne" und einen „Edouard Bramely Coherer"** für sein einfaches Gerät, welches die Richtung auf ein modernes Radio anzeigte.

Marconi erhielt im Jahre 1909 zusammen mit **Karl Ferdinand Braun,** welcher wichtige Modifikationen realisierte, um die Reichweite des ersten Marconi-Transmitters beträchtlich zu vergrößern, den **Nobelpreis für Physik.**
Ähnlich Tesla, so war auch Marconi in seinen späteren Jahren ein rätselhafter Mann. Er war dafür bekannt, an Bord seiner **Yacht „Electra"** seine Experimente, einschließlich **Antigravitations-Experimente,** vorzufuhren.Marconi's Yacht war ein schwimmendes Superlaboratorium, von welcher er Signale in den Raum sendete. Er tat dies mit Hilfe eines italienischen Physikers namens **Landini** mittels Sendung von **„Wellenbündel-Signalen" durch die Erde, so, wie es Tesla in Colorado Springs tat!**
Im Juni 1936 demonstrierte Marconi dem italienischen Herrscher **Benito Mussolini** eine **Wellenkanonen-Ausrüstung,** welche man als Defensivwaffe nutzen konnte. In den 30er Jahren des 20.Jh. wurden solche Apparaturen als **„Todesstrahlen"** popularisiert, wie in einem Boris Karloff-Film selbigen Namens. Marconi demonstrierte den Strahl am Nachmittag auf einer belebten Straße nördlich von Mailand. Die Frau von Mussolini, **Frau Rachele,** befand sich um 15.30 Uhr auf besagter Straße. Marconi's Apparatur induzierte **Fehlfunktionen in den elektrischen Systemen aller Autos,** einschließlich von Rachele's für eine halbe Stunde, während ihr Fahrer und andere Motorisierte ihre Treibstoffpumpen und Elektrik untersuchten. Gegen 15.35 Uhr konnten alle Autos wieder starten. Rachele publizierte später dieses Ereignis in ihrer Autobiographie.
Mussolini war von den paralysierenden Strahlen Marconi's beeindruckt. Wie auch immer, so wird gesagt, daß **Papst Pius XI** von der Ausrüstung erfuhr und Schritte unternahm, Mussolini bezüglich der Studien Marconi's zu stoppen. Entsprechend der Mitstreiter von Marconi begab sich Marconi im Jahre 1937 mit seiner Yacht nach Südamerika, nachdem er seinen eigenen Tod vortäuschte.

11. 2 Die geheime Stadt in Südamerika

Eine Anzahl europäischer Wissenschaftler, so wird berichtet, folgten Marconi, einschließlich Landini. Im Jahre 1937 warnte der geheimnisvolle **italienische Physiker und Alchimist Fulcanelli** europäische Physiker vor den gefahren von Atomwaffen und verschwand dann einige Jahre später. Man glaubt, daß er Marconi's geheimer Gruppe in Südamerika beitrat.
Es wurde berichtet, daß 98 Wissenschaftler nach Südamerika gingen, wo sie in einem Krater eines erloschenen Vulkans im südlichen Urwald von Venezuele eine Stadt bauten. In ihrer geheimen Stadt, finanziert durch den großen Reichtum, welchen sie während ihres Lebens anhäuften, setzten sie Marconi's Arbeiten zur **Solarenergie, kosmischen Energie und Antigravitation fort!**

Sie arbeiteten geheim, fern der Weltnationen, bauten **„Freie Energie-Motoren"** und schließlich **diskusförmige Flugzeuge** mit einer Form von **gyroskopischer Antigravitation.** Die Gemeinschaft, so wird gesagt, angagierte sich für den universalen Frieden und dem Wohlergehen der Menschheit. Sie postulierte, daß der Rest der Welt unter der Kontrolle von Energiegesellschaften, multinationalen Banken und dem Militärindustriekomplex steht. Sie aber verblieben vom Rest der Welt isoliert, arbeiteten subversiv, um den Frieden und eine saubere, ökologische Technologie für die Welt zu fordern.

Aus einer Anzahl von Quellen verfugen wir über diese erstaunliche **Hochtechnologie-Stadt** Informationen. In Südamerika ist diese Geschichte unter gewissen metaphysischen Gruppen ein gewöhnlicher Gegenstand. Der französische Autor **Robert Charroux** postuliert in seinem Buch **„The Mysteries of the Andes"** (1974, 1977, Avon Books) u.a.: „...Die **„Ciudad Subterranean de los Andes"** wird von Caracas bis Santiago diskutiert." Charroux berichtet über die Geschichte von Marconi und seiner geheimen Stadt, zuzüglich über die Geschichte eines mexikanischen Journalisten namens **Mario Rojas Avendaro,** welcher die „Ciudad Subterranean de los Andes" (Untergrundstadt der Anden) untersuchte und schlußfolgerte, daß es eine wahre Geschichte ist! Avendaro war in Verbindung mit einem Mann **(Nacisso Genovese),** welcher einer der Studenten Marconi's war. Genovese war Physiklehrer an der Hochschule in Baja California (Mexiko).

Ursprünglich war er Italiener und behauptete, mehrere Jahre in der unterirdischen Stadt der Anden gelebt zu haben. Ende der 50er Jahre des 20.Jh. schrieb er ein seltsames Buch mit dem Titel **„My Trip To Mars."**

Dieses Buch wurde niemals in englisch publiziert, erschien aber in spanischen, portugiesischen und italienischen Ausgaben.

11. 3 „Meine Reise zum Mars"

Genovesa behauptete, daß die Stadt mit großen finanziellen Aufwendungen gebaut wurde, unterirdisch war und bessere Forschungseinrichtungen hatte, als jede andere Forschungseinrichtung in der Welt. Im Jahre 1946 nutzte die Stadt bereits einen **mächtigen Kollektor für kosmische Energie,** die wesentliche Komponente aller Materie entsprechend Marconi's Theorien. Vieles leitete er davon von Tesla ab.

Im Jahre 1952, entsprechend Genovese, reiste man über all die Meere und Kontinente mit einem Schiff, dessen Energieversorgung kontinuierlich und praktisch unerschöpflich war. Man erreichte eine **Geschwindigkeit von 0,5 Millionen Meilen pro Stunde** und wiederstand enormen Drücken, nahe der Grenze des Widerstandes der Legierungen, aus welchen es zusammengesetzt wurde. Das Problem bestand allerdings darin, es zur richtigen Zeit zu verlangsamen.

Entsprechend Genovese ist die Stadt auf dem Boden eines Kraters lokalisiert, größtenteils unterirdisch, und sie ist ein völliger **Selbstversorger.** Der 13000 Fuß hohe erloschene Vulkan befindet sich in den Urwaldbergen des Amazonas, ist mit dichter Vegetation bedeckt und liegt fernab jeglicher Staßen.

Der französische Autor Charroux war überrascht, aber skeptisch. Die östliche Seite der Anden verfügt über viele Berge, von Venezuele bis Bolivien, sich tausende Meilen hinziehend. Mehrere solcher Städte und Berge könnten in diesen weiten und unerforschten sowie ständig wolkenverhangenen Gebiet existieren.
Aber eine geheime Stadt in einem „Urwaldkrater" ist zweifelhaft. Genovese behauptete, daß mit ihren Flugscheiben Flüge zum Mond und Mars unternommen wurden. Er bemerkte auch, daß es mittels dieser Technologie relativ einfach war, zum Mond zu reisen (wenige Stunden) oder zum Mars (mehrere Tage). Genovese erwähnte keine Pyramiden oder **was** sie auf dem Mars taten. Vielleicht errichteten sie eine Marsbasis in einer der uralten zugewehten Pyramiden in der **Cydonia-Region!**
Aus Südamerika kamen viele Berichte über „UFOs", vor allem aus dem Gebiet entlang des Randes der gebirgigen Urwälder der östlichen Anden, von Bolivien bis Venezuele. Könnten nicht einige dieser Schiffe **Antigravitationsschiffe** aus der **„Ciudad Subterranean de los Andes"** sein?

12. Zusammenfassung der Behauptungen und Beweise

Während der letzten 10 Jahre gelangten immer mehr Informationen über Flugscheiben und den deutschen Ursprung der Antigravitation an die Öffentlichkeit! Ständig erschienen darüber Zeitungsartikel, Video-Dokumentationen und Bücher.
Die Behauptungen können in den nächsten Seiten kurz zusammengefaßt werden. Geheimgesellschaften, solche wie die **Thüle-Gesellschaft** unter der Führung des deutschen Militärindustriekomplexes, werden oftmals zitiert, Geheimgesellschaften, welche sich bemühten, die rätselhafte Energie zu meistern, welche sie **„Vril"** nennen.
Verschiedene Arten der Technologie wurden kombiniert, so z.B. die **Wirbelturbinen von Victor Schauberger, Hans Kohler's Konverter-Gerät** und der sogenannte **Kohler-Tachyonen-magnetogravimetrische Antrieb oder „Thule-Tachyonator".** Die Deutschen konstruierten auch **Quecksilber-Plasmagyroskope, ein elektrizifierter Quecksilberdampf in einem geschlossenen Gyrosystem.** Christof Friedrich erwähnt in seinen Büchern „Secret Nazi Polar Expeditions" und „UFOs Nazi Secret Weapon?" U-859, ein unseliges U-Boot, daß Deutschland im April 1944 verließ und in der **Meerenge von Malakka (Indonesien) sank.** Das U-Boot hatte eine Ladung **Quecksilber von 33 Tonnen an Bord!** Wo verschwand diese Ladung beim Sinken des U-Bootes? Friedrich erwähnt, daß die Ladung 30 Jahre später geborgen wurde und darauf hinweist, daß sie für die **Antarktis** bestimmt war, um diese als integralen Bestandteil einer neuen Technologie zu nutzen, welche auf dieser Basis entwickelt wurde.

Nach verschiedenen experimentalen Prototypen, einschließlich der **raketengetriebenen Miethe- und Schriever-Flugscheiben,** begann die Produktion mit den kleinen **Abfangjägern der Vril-Serie** (10 m im Durchmesser). Die größeren **Haunebu-Serien** begannen mit dem 25 m im Durchmesser messenden **Haunebu 1 und 2.** Diese Schiffe verfugten über Kanonen, unterhalb der Flugscheibe montiert und waren als **„Panzerkiller"** geplant.
Haunebu 3 (74 m Durchmesser) war als eine Schiffsabwehr-Flugscheibe geplant, zwecks Nutzung über große ozeanische Entfernungen. Sie wurde gebaut und getestet! Jene verfugte über aufblasbare Gummipolster an der Unterseite für die Landung. **Haunebu 4 (300 m Durchmesser)** war für interplanetare Reisen vorgesehen. Diese diskusförmige Flugscheibe konnte mehrere kleine Vril-Schiffe befördern. Im Planungsstadium befand sich auch ein gewaltiges **zigarrenförmiges Schlachtschiff (330 m Länge!).**

Gegen Ende des Krieges entwickelten die Deutschen **interplanetare Schiffe mit sich nicht bewegenden Teilen,** welche in der Lage waren, **zum Mond oder sogar zum Mars zu reisen!** Manche Forscher postulieren in Videos und Artikeln, daß die Deutschen dies gegen Ende des Krieges oder kurz nach Errichtung ihrer anterktischen Basis planten, ein phantastisches Postulat!

Einige Quellen besagen, daß das **„Letzte Batallion"** der deutschen Soldaten während der letzten Tage des II Weltkrieges mittels U-Booten in die Antarktis und nach Südamerika entkam. Es ist möglich, daß die Deutschen über Hochtechnologie verfügen, Superstädte in den entfernten Urwäldern von Südamerika.

Mehrere Militärhistoriker, z.B. unter ihnen **Oberst Howard Buchner,** Autor von „Secrets of the Holy Lance" und „Hitler's Ashes", postulieren, daß die Deutschen bereits während des Krieges Basen in Queen Maud Land, gegenüber Südafrika, errichteten.

Deutsche U-Boote (mindestens 100) beförderten wichtige Experten in die letzte Festung Deutschlands. Zwei dieser U-Boote kapitulierten 3 Monate nach dem Krieg in Argentinien. Im Jahre 1947 griff die US-Marine unter dem Kommando von **Admiral Byrd** die Antarktis an. Byrd flog über die gesamte Antarktis, ausgenommen das deutsche Gebiet Neuschwabenland. Auf einem seiner Flüge spielten die Instrumente verrückt, und sein gesamtes Geschwader kehrte via Land-Navigation zu ihrer Basis zurück. Häufig wird behauptet, daß mehrere Jets von den 4 Flugzeugträgern, welche am Unternehmen von Byrd's Invasion teilnahmen, von Flugscheiben abgeschossen wurden. Die Marine zog sich zurück und kehrte bis 1957 nicht wieder.

Andere reichsdeutsche Basen, so wird vermutet, existierten in isolierten Gebieten von Südamerika, wahrscheinlich in bergigen Urwaldgebieten und möglicherweise im **Fjordgebiet des südlichen Chile.**

Entsprechend dem Buch **„Chronicle of Akakor",** zuerst vom Journalisten **Karl Brugger** in deutsch publiziert, suchte ein deutsches Battalion Zuflucht in eine unterirdische Stadt an den Grenzen zu Brasilien und Peru.

Seit dem II Weltkrieg erlebte Südamerika eine regelrechte UFO-Epidemie. Anders in Nordamerika oder Europa, wo UFOs populär und akademisch erwähnt wurden. UFOs in Südamerika sind aber ein praktisch angenommener Fakt der Realität.

Wie auch immer, warum bewahrte uns „Freie Energie", Antigravitation u.a. nicht vor einer Überbevölkerung? Warum errichteten reichsdeutsche Offiziere und Wissenschaftler, welche in die USA gelangten, unsere modernen Abwehrdienste, Raketen- und Weltraumhäfen? Der Militärindustriekomplex, abhängig von den Ölgesellschaften, forderte teure auf Öl basierende Transportmöglichkeiten und Waffensysteme.
Wenn unsere Regierung elektrogravitative Flugscheiben hätte, würde sie dann ein raketengetriebenes „Space-Shuttle" in den Raum starten und dies als einzige „Raum-Alternative" verkünden? Die Antwort darauf ist offensichtlich **Ja.**
Im Jahre 1960 postulierte der Schriftsteller **Jack Kerouac,** daß der „Kalte Krieg" zwischen der Sowjetunion und der USA ein Schwindel war. Dreizig Jahre später belächelten Journalisten dieses „alberne" Postulat. Aber was ist albern? Mit dem Zusammenbruch der Sowjetunion wurden auch die Militärausgaben gemindert. Die sowjetische Supermacht war nicht mehr, und so konnten wir mehr Geld in Europa anlegen und erweckten in Rußland die „Demokratie". Vielleicht war der „Kalte Krieg" und das Wettrüsten ein Schwindel, aber Rußland war eine mächtige militärische Kraft, und die kommunistische Ideologie manipulierte die öffentliche Meinung.
Christopher Simpson zeigte in seinem hervorragenden Buch **„Blowback"** recht überzeugend, wie der SS General **Reinhard Gehlen** die Eingliederung der SS in die **amerikanische O.S.S.** leitete und damit die **CIA** errichtete. Gehlen forderte die falsche Ansicht, daß die „Rote Armee" vorbereitet wurde, Westeuropa zu übernehmen.
Die Biographen von **Albert Einstein** z.B. dachten über die Briefe von 1944 nach, welche Einstein an **Präsident Harry Truman** sendete, in welchen er auf die Errichtung eines amerikanisch-russischen Bündnisses hinwies, welches die Welt kontrollieren würde. Da aber Einstein's Biographen diese Briefe als eine von seinen Marotten ignorierten, induzierten sie einen falschen „Kalten Krieg", und ein reales Wettrüsten zwischen Amerika und Rußland kontrollierte die Welt effektiv.
Das Konzept, welches die Russen und Amerikaner sogar seit dem II Weltkrieg zusammen erarbeiteten, wird auch in dem gutbekannten **„Alternative 3-Szenario"** erwogen. Dies war eine fiktive Fernsehdokumentation („Alternative 3") und wurde 1978 im britischen Fernsehen gezeigt. Es folgten massenhaft Taschenbücher, welche in einem Kultstatus gipfelten.
Das Alternative 3-Szenario besagt, daß der „Kalte Krieg" ein Schwindel ist, und die Amerikaner und Russen geheim zusammenarbeiten. Amerikaner und Russen sowie andere Regierungen, solche z.B. wie England und Frankreich, **sind im Besitz von Flugscheiben,** übernommen von gefangenen deutschen Wissenschaftlern. Unterirdische Fabriken und Lagereinrichtungen für diese Schiffe wurden dann überall auf der Welt errichtet. Diskusförmige Antigravitationsschiffe reisten dann überall auf der Erde, angeblich auch zum Mond und Mars.
Alternative 3 behauptet auch, daß Wissenschaftler verschwanden, um auf die Geheimbasen von Mond und dann schließlich auch Mars gebracht zu werden. **Jim Keith** zeigte in seinem Werk **„Casebook on Alternative 3",** daß nach den Veröffentlichungen von Alternative 3 es sonderbare Fälle von **ermordeten Wissenschaftlern** in England gab.

Keith dokumentierte, daß zu Beginn des Jahres 1985 und sich fortsetzend bis 1989, viele britische Wissenschaftler, welche an der **„Strategie Defense Initiative" (SDI oder „Star Wars")** und korrelierenden Projekten arbeiteten, ermordet wurden oder plötzlich einen fragwürdigen Selbstmord begingen. Von den etwa 30 rätselhaften Morden, aufgelistet in Keith's Buch, waren viele mit dem **Marconi-Verteidigungssystem** verbunden. Im Lichte von Marconi's angeblich geheimen Stadt, hatten die Mörder von Marconi-Angestellten einen besonderen Aspekt.

Klar ist, daß entsprechende Technologien real sind. Ein Top-Geheimnis, welches von verschiedenen Gruppen auf diesem Planeten bewahrt wird. Nicht nur die **Amerikaner und Briten, so wird gesagt, verfügen über diese Technik, auch solche Länder wie Rußland, China, Frankreich, Italien, Israel und Chile. Private Körperschaften, einzelne Personen und Agenturen könnten ebenfalls über Flugscheiben verfügen.**

Hinzufügen muß man auch die mögliche Existenz renegader Nazi-Gruppen auf diesem Planeten, welche einmal unterirdische antarktische Basen besetzten und Marconi's geheime Stadt. Wenn schließlich dann noch Außerirdische unsere Erde besuchen, dann verfugen wir über eine nahezu holistische Näherung zum UFO-Problem.

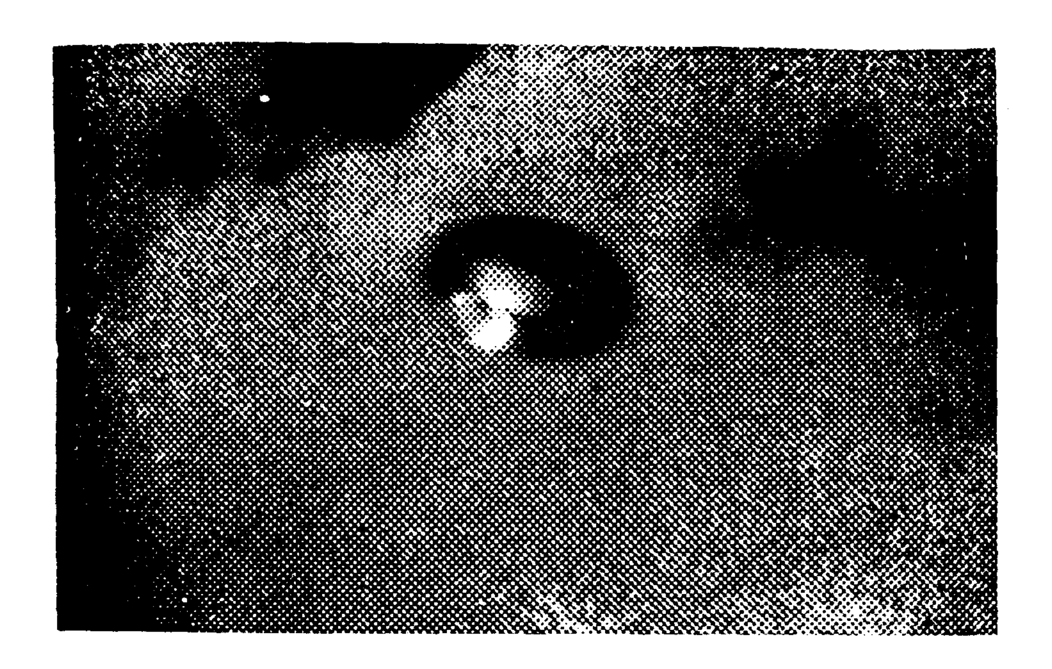
Eines dürfte aber aus dem vorliegenden Buch (Man-Made UFOs) ersichtlich werden: Unsere Regierung (USA) und offensichtlich auch andere Regierungen belügen uns! Sie belügen uns hinsichtlich gewisser Erfinduungen während des II Weltkrieges, und sie belügen uns hinsichtlich geheimer Aktivitäten seit dem Krieg!

Unsere Regierung manipulierte uns so, **daß erstaunliche Technologie nur extraterrestrisch sein kann, also Außerirdische, welche unseren Planeten aufsuchen. Die frostige Realität der frühen Nazi-UFO-Konnektion kann nicht geleugnet werden!**

Die Thesen des Buches

1. Die vielen UFOs, von welchen berichtet wird, sind irdischer Natuur, geheim auf der Erde hergestellt
2. Was als „UFO" bezeichnet wird, ereignete sich bereits während des II Weltkrieges, der Beginn der Periode des „UFO-Phänomens".
3. Verschiedene alternative Formen von **Energie-Generatoren** wurden erfunden und bereits vor dem Krieg untersucht, einschließlich Gyroskope, Wirbel u.a. „Antigravitations-Ausrüstungen."
4. Diskusförmige und röhrenförmige Flugobjekte wurden gegen Ende des II Weltkrieges gebaut und getestet.
5. Als die alliierten Kräfte Deutschland in die Zange nahmen, nutzte das III Reich **nonorthodoxe Flugabwehr-Mechanismen,** solche wie „Foo-Fighters" u.a. Experimental-Flugscheiben.

6. Mit bestimmten Kreisen des III Reiches wurde ein **geheimes Abkommen** gemacht, und alliierte Geheimdienst-Einrichtungen übernahmen Technologie, Offiziere und wichtige Wissenschaftler des III Reiches. Dies wurde größtenteils durch die **„Operation Paperclip"** und Reinhard Gehlen realisiert.
7. Einige deutsche Divisionen entfernten sich kurz vor Kriegsende nach Südamerika und in die Antarktis.
8. Amerikanern, Briten und Russen fielen zunehmend deutsche Hochtechnologien und Wissenschaftler in die Hände, darunter Raketentechnologie und Flugscheiben.
9. Amerikaner, Briten und Russen begannen in den späten 40er Jahren und den 50er Jahren des 20. Jh. Test-Flugscheiben zu bauen. Isolierte deutsche Gebiete in Südamerika verfügen über intensive Flugscheiben-Aktivität. Antarktische Basen sind **wahrscheinlich** durch Russen und Amerikaner geräumt. Heute werden unterirdische antarktische Basen durch Amerikaner und Russen geführt.
10. **Flugscheiben sind für alle Regierungen hochgeheim, weil sie unterdrückte Technologien enthalten! Ölgesellschaften-Verschwörungen u.a. (Energie-Kontrolle) arbeiten hinter der Kulissen „geheimer Regierungen."**

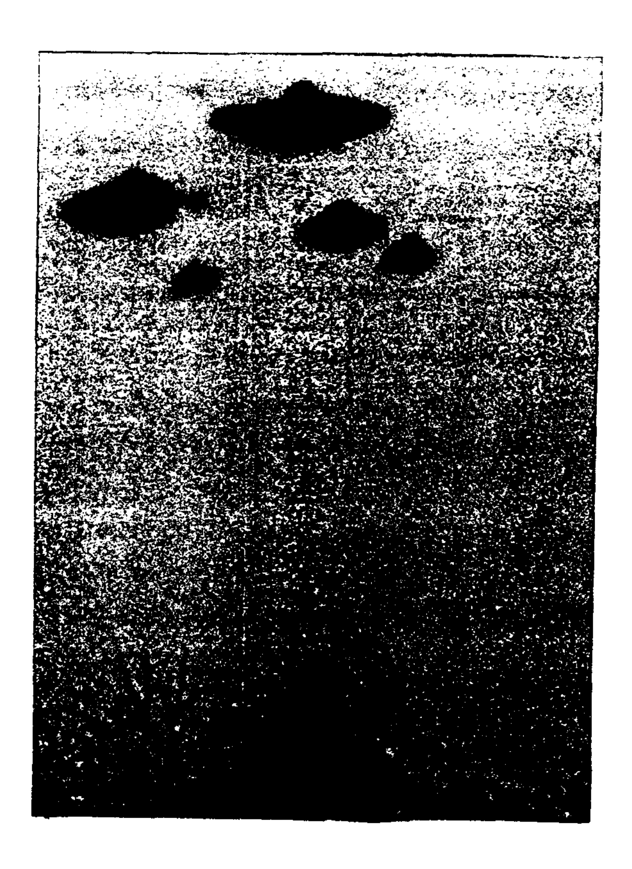


Oben: Die sogenannte **„Darmstadt-Flugscheibe",** aufgenommen nahe Darmstadt (Deutschland) im August 1953. Ihre kleine, rundliche Kuppel und flache, diskusförmige Form scheint die älteren „Turmtypen-UFOs" der McMinnville-Art zu ersetzen. Aber später erschien der linsenförmige oder doppelkonvexe UFO-Diskus.
Unten: Eine Seite aus dem Leitfaden für das Wachpersonal („Air Force Intelligence") zur neueren Form.





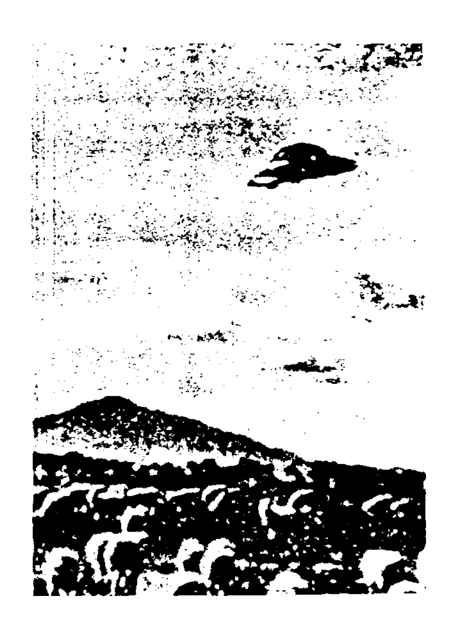
Ein Formationsflug von 3 domförmigen Flugscheiben, welcher bei Tageslicht am 26. September 1960 irgendwo in Italien aufgenommen wurde. Prejekt Blue Book beurteilte diese Aufnahme als Schwindel, teilte aber nicht mit, wer dies verübte oder wie jene entstanden war.



Fünf Objekte, aufgenommen am 25. Mai 1962 mit einer billigen Kamera von Alexander Birch, ein 14-jähriger Schuljunge aus Sheffield (England). Das Ereignis geschah auf einem Feld nahe seines Heimes. Dabei waren 2 seiner Freunde. Einer der Jungen äußerte sich aufgeregt, als er in den Himmel schaute. Die Jungen starrten erstaunt zu 5 glanzlosen und schwarzen diskusförmigen Objekten, welche nicht fern von ihnen bei 600 Fuß schwebten. Nach einigen Sekunden wurde die Sicht der Jungen durch weiße Lichtflecke beeinflußt, welche sich hinter den Objekten zeigten. Hierbei erinnerte sich „Alex" seiner Kamera und nahm dieses Bild auf. Nach ca. 20 Sekunden bewegten sich die Objekte mit hoher Geschwindigkeit Richtung Nordwest. Sie vernahmen von den UFOs keine Geräusche.



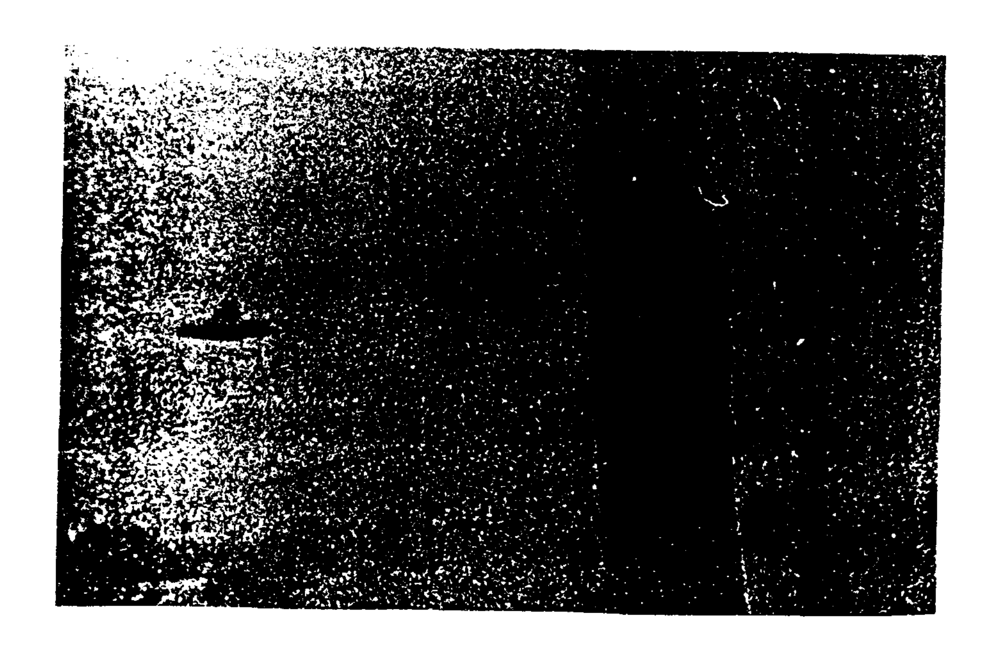
Funkoffizier T. Fogl an Bord der „SS Ramsay", fern von Vancouver, sichtete das UFO gegen 14.30 Uhr des Jahres 1957. Für eine gute Aufnahme war es zu weit entfernt, etwa eine Meile vom Schiff. Schließlich näherte sich die Flugscheibe, und Fogl machte eine andere Aufnahme. Das Objekt, welches zu sehen war, hatte eine flache Kuppel, keine Schnittstellen silbern-schwarz gefärbt und hatte an seiner Unterseite stativähnliche Auswüchse. In der Nähe des Schiffes bewegte es sich langsam und schoß dann mit großer Geschwindigkeit in Richtung kalifornischer Küste davon.



Die kuppeiförmige Flugscheibe über weidenden Schafen, wurde 1954 in Australien von W. Hall bei Tageslicht aufgenommen. In UFO-Kreisen ist dieser Fall als **„Petrol Tank Saucer** bekannt, weil Hall bemerkte, daß es einem Öltank ähnelte.

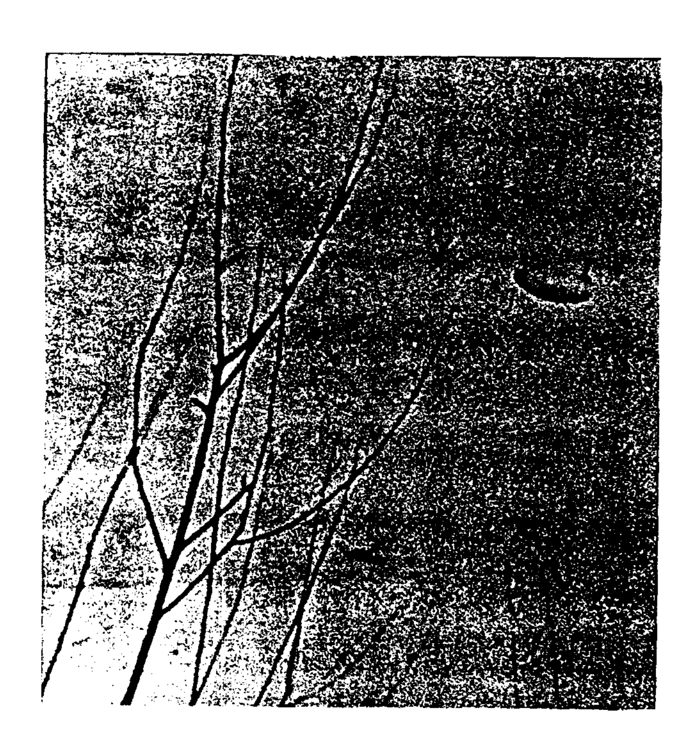


Die Dämmerung senkte sich am 22. Oktober 1967 auf Milledgeville (Georgia). Ein unbekannter Fotograph machte diese beiden Bilder eines scheinbar hochgetürmten UFOs. Das Objekt näherte sich im obigen Foto, und als das zweite Bild gemacht wurde, war es schwebend zu sehen.







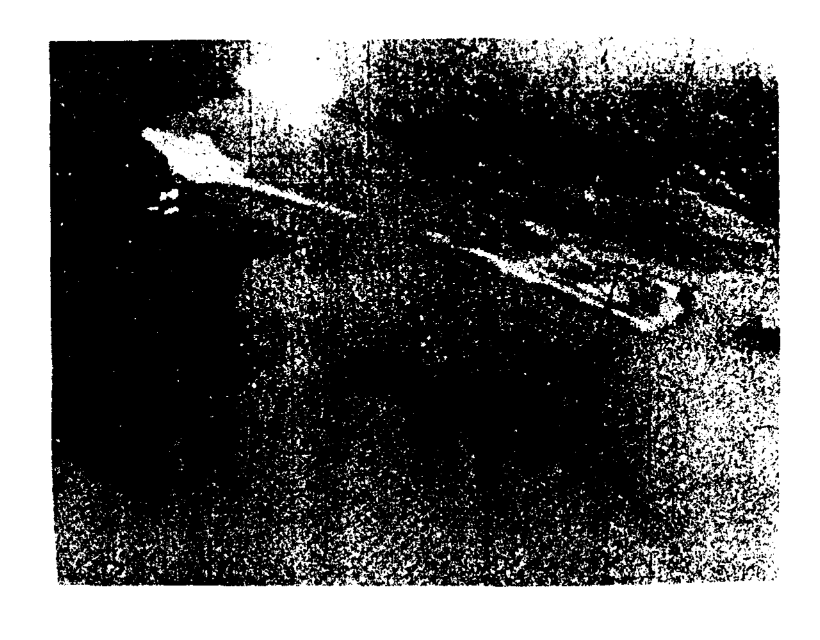


Am 09. Januar 1967 machten 2 junge Brüder (Dan links und Grant Jaroslaw) einige Aufnahmen eines domförmigen Objektes mit einem scheinbaren Turm auf einer Seite über Lake St. Clair, Michigan. Sie fotographierten es von ihrem Hintergarten ihres Mt. Clemens-Heimes, ca. eine Meile von der **Selfridge-Luftwaffenbasis** entfernt. Das Objekt (oben; vergrößert gegenüber) bewegte sich bei recht geringer Höhe langsam, wahrscheinlich zu niedrig, um vom Radar der Basis bemerkt zu werden. Es war etwa 10 Minuten zu sehen, genügend Zeit für die Jungen, um Aufnahmen mit einer kleinen Polaroid zu machen. Als sie diese einem Nachrichtendienst anboten, forderte die Luftwaffe für Analysen die Originale. Offensichtlich waren die Brüder aber zu wachsam, um ihre Originalaufnahmen herauszugeben. Sie bewahrten sie im Schließfach einer Bank, aber dem „UFO-Beamten" zu Selfridge übergaben sie mehrere Kopien. Der Beamte bemerkte, daß es die besten waren, welche er jemals gesehen hatte. Wie auch immer, Blue Book bemerkte hierzu, daß es „unzureichende Daten" waren, zumal es nicht die Originale betrachten konnte. Dr. Hynek allerdings war von den Fotos beeindruckt und dachte, daß ein Schwindel unwahrscheinlich war.

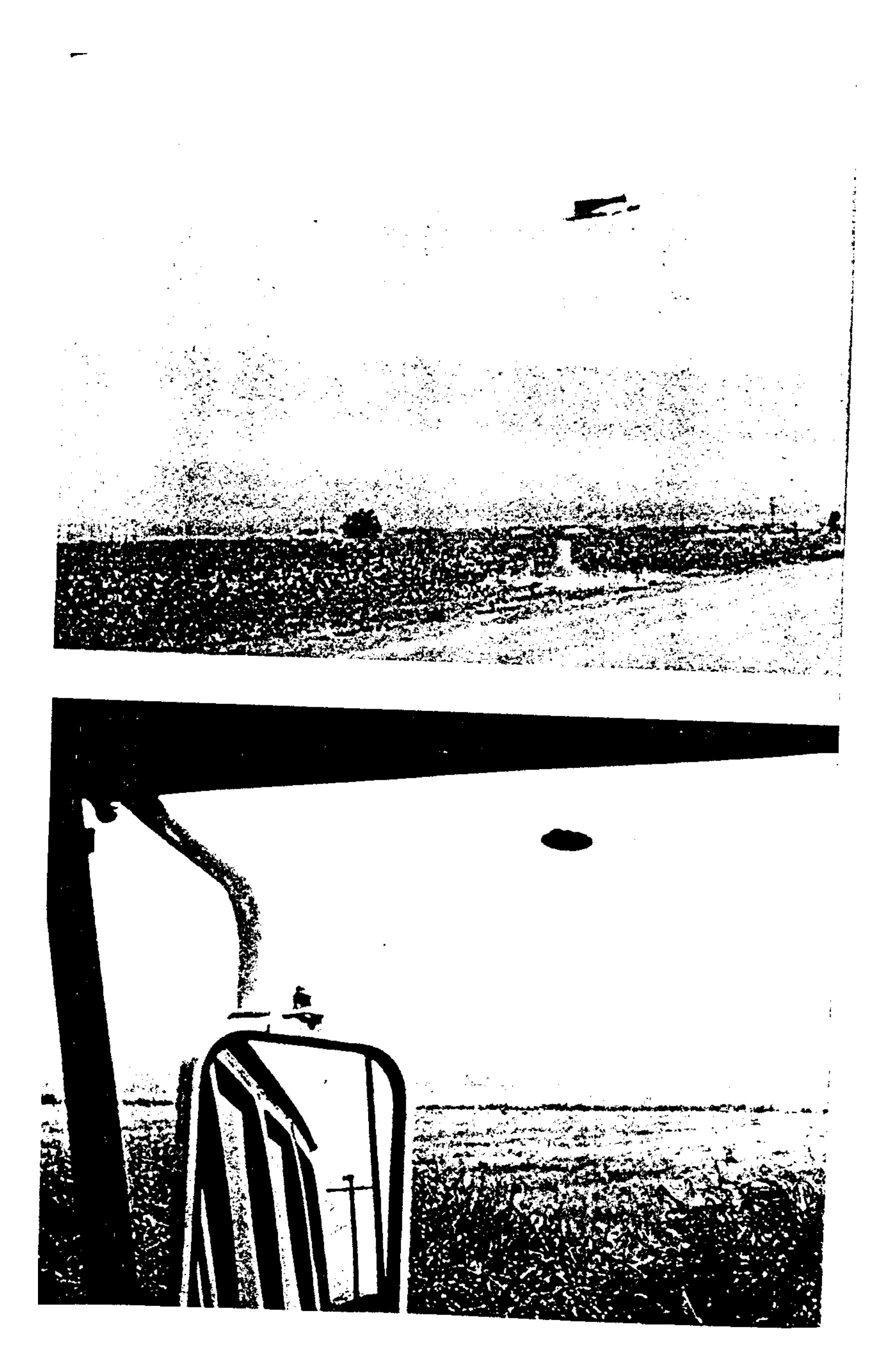


Unten: Ein am 29. September 1967 aufgenommenes Objekt in Ontario (Kanada). Blue Book war der Meinung, daß es sich hierbei um ein gefälschtes UFO handelt.





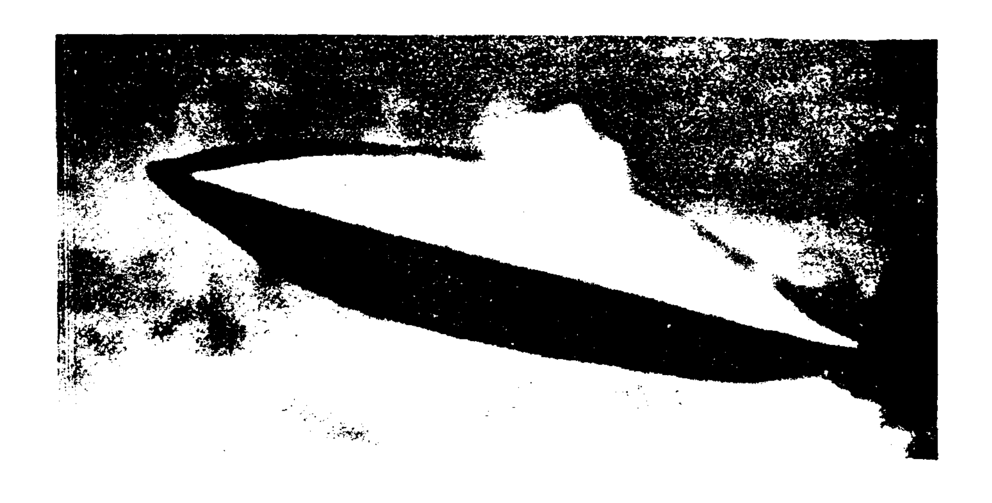
Aufnahmen von einem Paar unglaublicher UFOs, welche am 05. Oktober 1961 über „Johson Island“ im Pazifik innerhalb einer Minute gemacht wurden. Das erste Foto ist links zu sehen. Hierbei ist zu bemerken, daß die spitzenförmige Wolkenformation auf beiden Aufnahmen grundsätzlich unverändert ist, ein wichtiger Punkt für die reale Natur der Aufnahmen. Blue Book´s Abschätzung: „Reflektionen“.



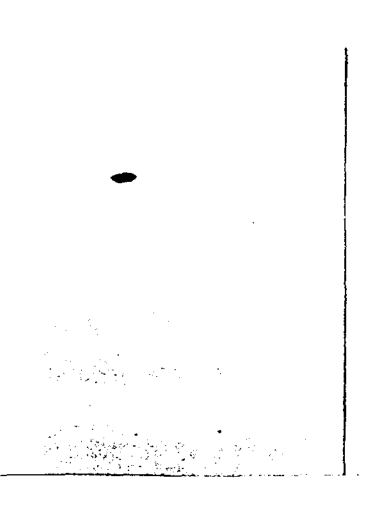


Bekannte Aufnahmen von Flugscheiben bei Tageslicht, aufgenommen von Rex Heflin am 03. August 1965, nahe Santa Ana (Kalifornien). Heflin, ein „Straßenaufseher" für die „Orange County Road Department", fuhr sehr langsam entlang des unbefestigten Teiles der Myford-Straße, wobei er von der Straßenseite überhängendes Wachstum beobachtete. Gegen 12.30 Uhr stoppte er seinen Transporter und versuchte per Funk seinem Vorgesetzten die aktuelle Lage zu übermitteln. Aber plötzlich brach die Sendung ab. Dann sah Heflin flüchtig ein Luftobjekt mit einer domförmigen Spitze. Zuerst dachte er an ein konventionelles Flugzeug, möglicherweise von der nahen **„El Toro Marine Corps Luftbasis".** „Das UFO", so schlußfolgerte Heflin, bewegte sich links von mir und schwebte dann ... Ich holte die Kamera vom Sitz ... und machte die erste Aufnahme (links oben) durch die Windschutzscheibe ... Das Objekt bewegte sich nun langsam nach Nordost. Dann machte ich die zweite Aufnahme (links unten) durch das rechte Türfenster (Fenster geschlossen). Ich sah einen rotierenden Strahl ausgesendeten Lichtes aus dem Zentrum des UFOs von der Bodenseite (nicht erkennbar in dieser Reproduktion). Das UFO positionierte sich nun zu einem anderen Sichtwinkel, und ich machte die dritte Aufnahme (oben) durch das selbige Seitenfenster..."Als sich das Objekt fortbewegte, so sagte Heflin, hatte es eine bebende Bewegung und schwebte. Es hatte eine relative Höhe von 150 Fuß in Relation zum ebenen Gebiet. Wie auch immer, das UFO agierte ähnlich einem **Gyroskop, welches seine Stabilität verliert**..."Einmal richtete es seine Spitze zu mir ... dann erhöhte es seine Geschwindigkeit ... erzeugte rauchähnlichen Dampf ... rundlich in der Form, als wenn dies vom äußeren Rand des UFO ausgestoßen würde ... Dann verschwand es..."_

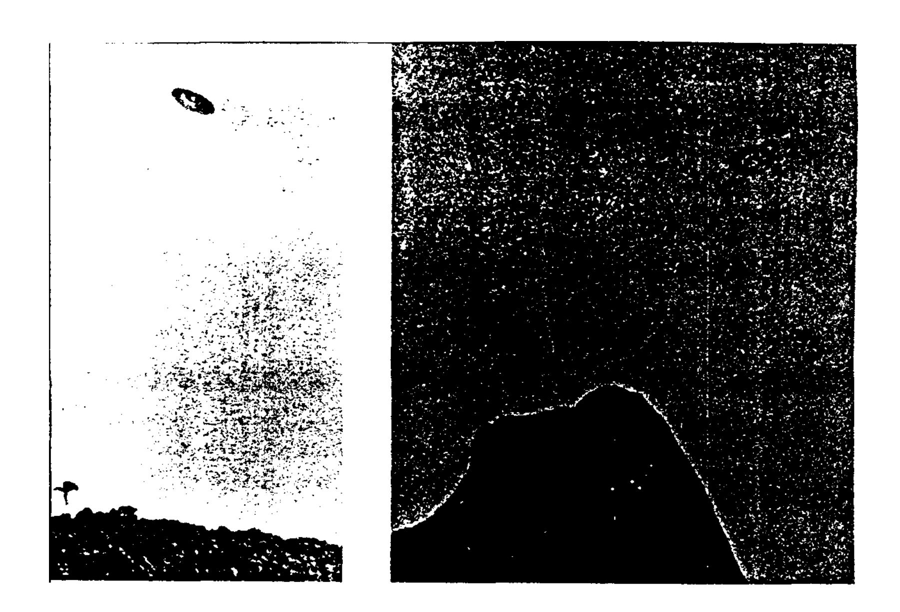
Heflin fuhr dann schnell eine Meile nach Norden, passierte Santa Ana und hielt an, als der Rauchring ruhig in der Luft hang. Aus dem Fahrzeug springend, machte er die vierte und letzte Aufnahme (nächste Seite). Dann konnte er sich wieder mit seinem Vorgesetzten verständigen. Später beschrieb er das UFO als silbern oder metallisch, 30 Fuß im Durchmesser, und es induzierte kein Geräusch. Obwohl 1969 im Condon-Bericht (S. 168) bemerkt wurde, daß der Fall wenig Beweise hatte, so war er aber aufgrund der guten Dokumentation von Interesse. Dies war sicherlich wahr. Luftwaffe, NICAP, Presse und sogar die Marine befragten Heflin wiederholt. Die Luftwaffe und NICAP führten mit einem Modell „Tests" durch und erlangten Ergebnisse, welche erstaunlich den Aufnahmen von Heftig ähnelten (Hochschleudern eines Tablettes mit Lichtstrahl und Aufnahmen). Blue Book klassifizierte diesen Fall als „fotographischen Schwindel". NICAP betrachtete dies als eine Beleidigung der Öffentlichkeit._



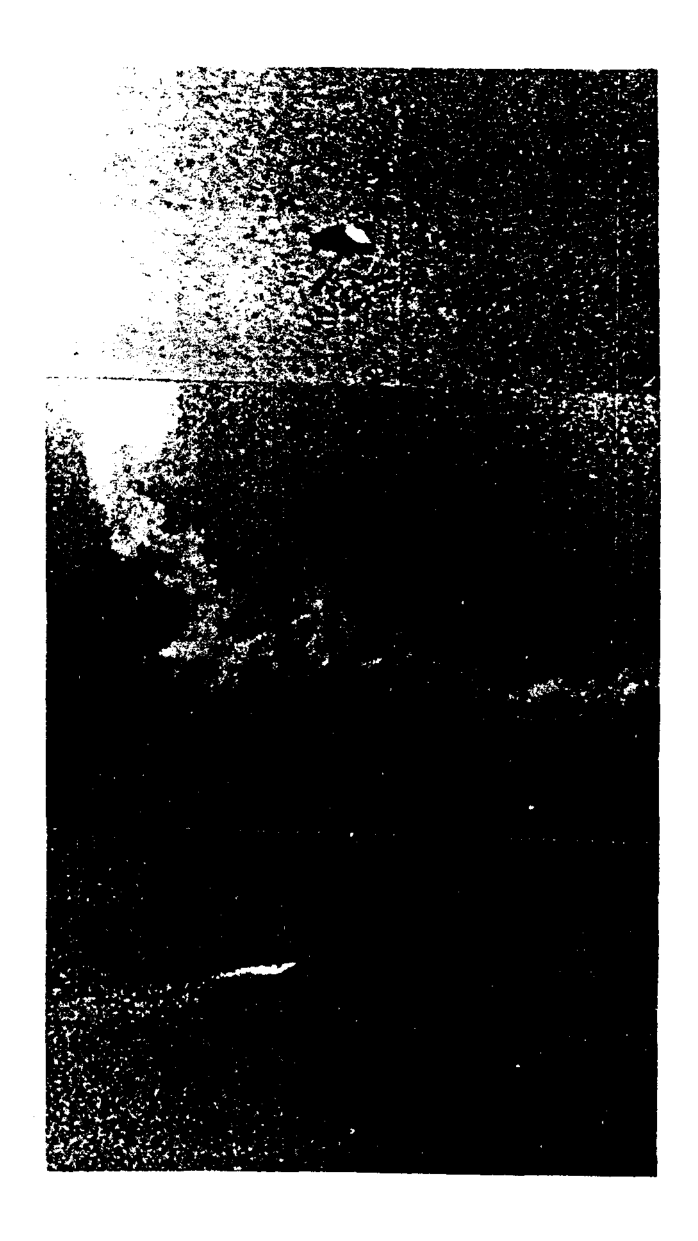
Dieses UFO wurde von einem Fotographen der US-Marine während des Korea-Krieges aufgenommen. Einige Sekunden näherte sich das UFO dem Marineflugzeug, entfernte sich dann mit einer geschätzten Geschwindigkeit von 1000 Meilen pro Stunde und verschwand. Der Fotograph bemerkte, daß aus der Pilotenkanzel der Flugscheibe eine leuchtende Strahlung kam.



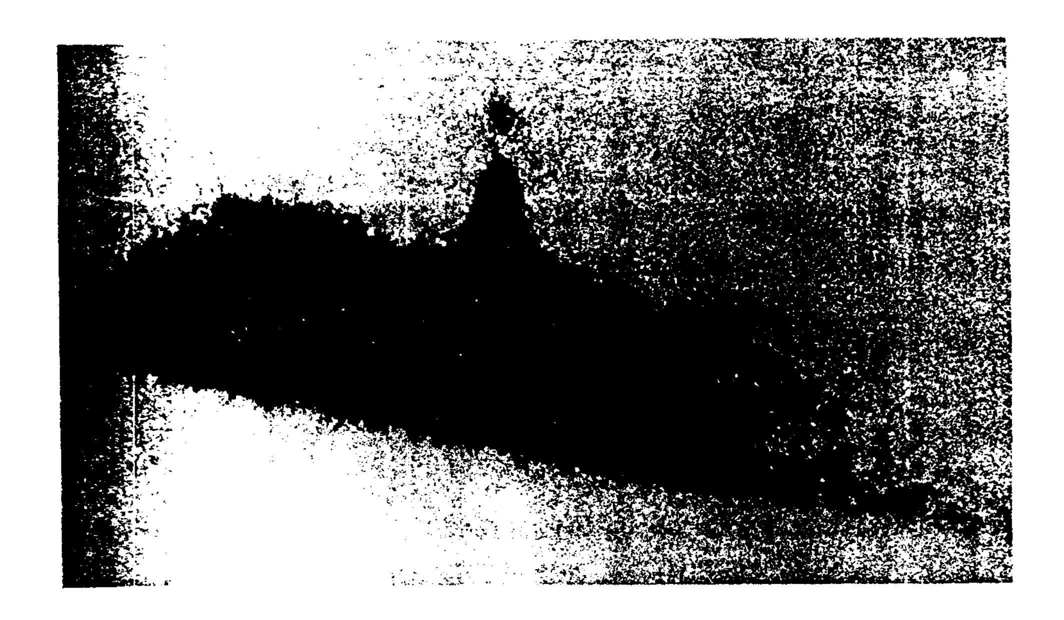
Der große UFO-Schwarm von 1952 erregte Interesse. Im April erhielt Projekt Blue Book 82 UFO-Berichte. Im Mai waren es 79, und einer davon war diese bei Tageslicht aufgenommene Flugscheibe von Paul Eisenberg über San Francisco (die vierte). Im Juli stiegen die Sichtungen auf 536. Am Jahresende gelangten 1501 Berichte zur Luftwaffe, gipfelten in den Jahren 1957 und 1966. UFO-Kritiker betrachteten diese Sichtungen anfangs der 50er Jahre des 20.Jh. mit großer „Sorge", bedingt durch den kalten Krieg. Sie fürchteten einen sowjetischen Angriff.



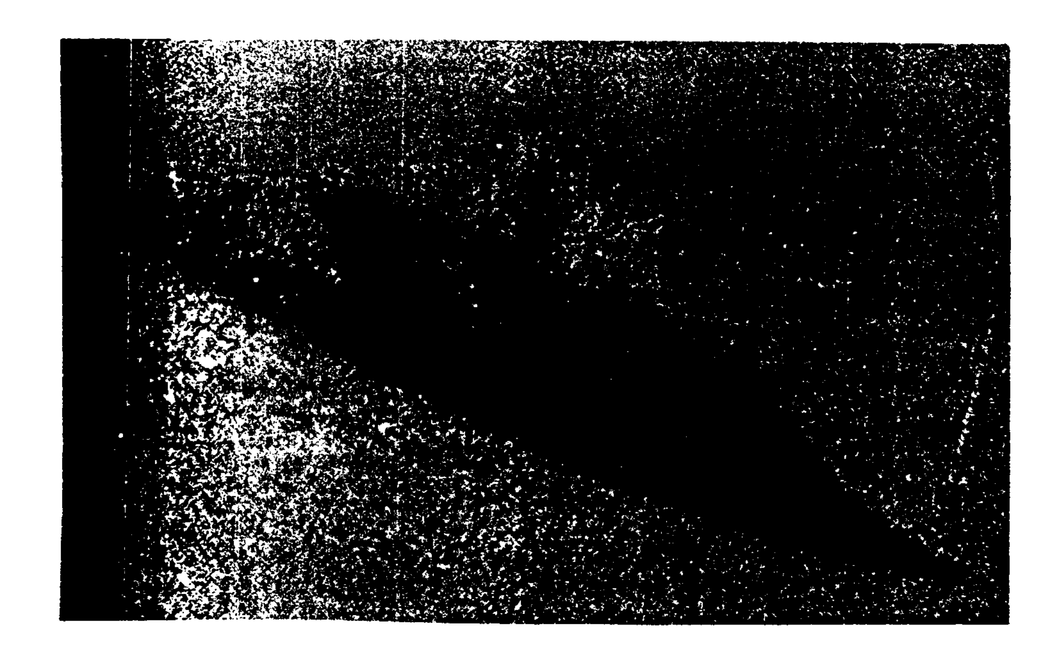
Zwei von fünf Aufnahmen zeigen das bekannte **„Barra da Tijuca",** eine bei Tageslicht aufgenommene Flugscheibe. Der Condon-Bericht (S. 168-9) bemerkt darüber: „Dieser Fall präsentiert eine der besten und „echten" Flugscheibensichtungen." Am Nachmittag des 07. Mai 1952 (bei Barra da Tijuca, eine brasilianische Küstenstadt nahe Rio de Janeiro) waren ein Fotograph und ein Reporter für das „O Cruzeiro Magazine" auf der Suche nach einem Auftrag. Gegen 16.30 Uhr bemerkte der Reporter ein fliegendes Objekt, welches sich mit großer Geschwindigkeit näherte. Zuerst dachten sie an ein Flugzeug, waren aber erstaunt, daß dies nicht der Fall war. „Was für ein Teufel ist das?" rief er zum Fotographen. Er griff seine Kamera und machte in etwa einer Minute 5 Aufnahmen, und damit erlangte er eine glaubwürdige fotographische Folge des Objektes.Links oben ist das zweite Foto der Serie zu sehen, rechts das fünfte. Entsprechend den Analysen durch einen lokalen UFO-Experten und der brasilianischen Luftwaffe, wurde ein Bericht verfaßt, aus dem hervorging, daß die Aufnahmen ein reales unkonventionelles Objekt belegen. Wie auch immer, so betonte **Prof. Donald Menzel** einen möglichen Widerspruch: Die Flugscheibe auf dem zweiten Foto ist deutlich heller als die linke, aber die Palme und Laub auf der Hügelseite erscheint heller als auf der rechten zu sein.



Diese 3 Aufnahmen, in der Folge von oben nach unten, wurden nahe Namur von einem belgischen Postangestellten gemacht. Er sagte, daß die Rauchfahne auf Foto 2 durch das Objekt erzeugt wurde, und daß das Selbstleuchten auf Foto 3 vorkam, als es verschwand. Die Aufnahmen sind wahrscheinlich authentisch, weil auf Foto 2 das UFO hinter der Rauchfahne zu sehen ist, welche sich entsprechend den Meteorologen nicht bei weniger als 5000 Fuß Höhe bilden konnte. Ein erfahrener Astronom postulierte, daß die Negative kein Schwindel waren.



Oben: Eine Auflösung von Foto 1 des McMinville-Objektes, aufgenommen von Paul Trent im Jahre 1950. Das untere Foto wurde aus einem Flugzeug von einem französischen Offizier über Rouen (Frankreich) im März 1954 gemacht. „RAF Flying Review" berichtete darüber: „... Eine der UFO-Aufnahmen, welche authentisch erscheinen." Aufgenommen im frühen Tageslicht, zeigen die Flugscheiben hohe und konische geformte „Türme", welche bei späteren Modellen zu kleineren und gerundeten Kuppeln modifiziert wurden.





Zuschauer auf einer Brücke bei Taormina (Sizilien) beobachteten 2 UFOs, welche über der Stadt im Sommer 1954 Manöver durchführten. Die Objekte, geschätzt auf 100 Fuß im Durchmesser und ruhig, wurden von einem Pressefotographen gefilmt. Hunderte Menschen beobachteten jene, bis ein italienisches Militärflugzeug sich näherte und diese dann schnell verschwanden.

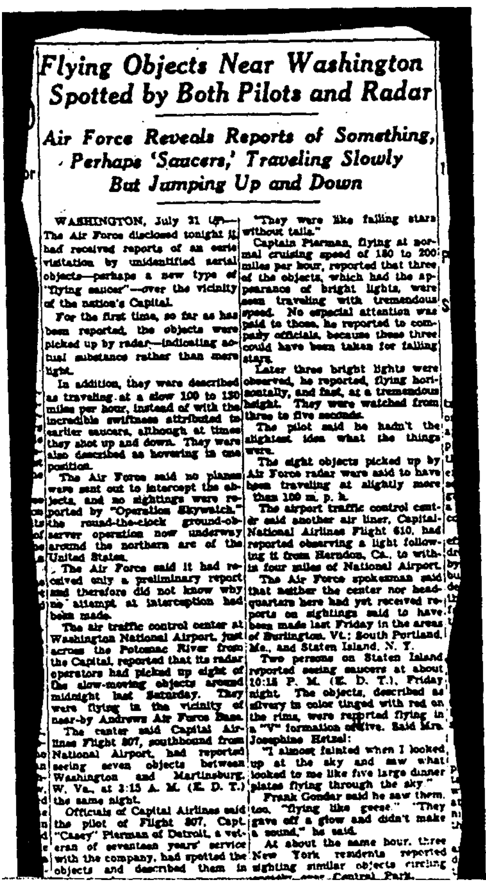


Während des Monats Juli gingen bei der Luftwaffe täglich Berichte ein. Dies war der markanteste Monat für UFO-Sichtungen in der Geschichte von Blue Book. Ein Küstenwachmann, namens Shell Alpert, fotographierte durch ein Barackenfenster bei Salem (Massachusetts) am 16. Juli 1952 diese 4 ovalen und weißen Lichter. In einem offiziellen Bericht des „National Investigations Committee on Aerial Phenomena (NICAP) wurde geschlußfolgert: „... Es wurde niemals definiert, was die rätselhaften Lichter verursachte..." Aber die Jahre verstrichen, und der Fall wurde besser untersucht. Foto-Experten glauben nun, daß die „UFOs" Lichtreflexe aus einer inneren Quelle repräsentieren, vielleicht spielten die Deckenlichter auf dem Fenster, durch welches das Foto gemacht wurde.



Diese bemerkenswerte Aufnahme eines UFOs wurde von Joe Kerska in San Francisco am 10. Oktober 1956 gemacht. Ein vermutlich zweites UFO ist durch einen Pfeil gekennzeichnet. Herr Kerska machte zur Zeit ein gewöhnliches Foto von der Stadt, als sich das Objekt gegen 12.30 Uhr schwebend zeigte. Zu bemerken ist, daß es eine Ähnlichkeit mit einer Aufnahme von einem Marine-Fotographen zeigt. Das „National Investigations Committee on Aerial Phenomena (NICAP)""betrachtete das Foto als suspekt.

»



Flying Objects Near Washington Spotted by Both Pilots and Radar

Air Force Reveals Reports of Something, Perhaps 'Saucers,' Traveling Slowly But Jumping Up and Down

WASHINGTON, July 21 (UP)—The Air Force disclosed tonight it had received reports of an eerie visitation by unidentified aerial objects—perhaps a new type of "flying saucer"—over the vicinity of the nation's Capital.

For the first time, so far as has been reported, the objects were picked up by radar—indicating actual substance rather than mere light.

In addition, they were described as traveling at a slow 100 to 130 miles per hour, instead of with the incredible swiftness attributed to earlier saucers, although at times they shot up and down. They were also described as hovering in one position.

The Air Force said no planes were sent out to intercept the objects, and no sightings were reported by "Operation Skywatch," the round-the-clock ground-observer operation now underway around the northern arc of the United States.

The Air Force said it had received only a preliminary report and therefore did not know why no attempt at interception had been made.

The air traffic control center at Washington National Airport, just across the Potomac River from the Capital, reported that its radar operators had picked up eight of the slow-moving objects around midnight last Saturday. They were flying in the vicinity of near-by Andrews Air Force Base.

The center said Capital Airlines Flight 807, southbound from National Airport, had reported seeing seven objects between Washington and Martinsburg, W. Va., at 3:15 A. M. (E. D. T.) the same night.

Officials of Capital Airlines said the pilot of Flight 807, Capt. "Casey" Pierman of Detroit, a veteran of seventeen years' service with the company, had spotted the objects and described them in

"They were like falling stars without tails."

Captain Pierman, flying at normal cruising speed of 180 to 200 miles per hour, reported that three of the objects, which had the appearance of bright lights, were seen traveling with tremendous speed. No especial attention was paid to these, he reported to company officials, because these three could have been taken for falling stars.

Later three bright lights were observed, he reported, flying horizontally, and fast, at a tremendous height. They were watched from three to five seconds.

The pilot said he hadn't the slightest idea what the things were.

The eight objects picked up by Air Force radar were said to have been traveling at slightly more than 100 m. p. h.

The airport traffic control center said another air liner, Capital-National Airlines Flight 610, had reported observing a light following it from Herndon, Ca., to within four miles of National Airport.

The Air Force spokesman said that neither the center nor headquarters here had yet received reports on sightings said to have been made last Friday in the areas of Burlington, Vt.; South Portland, Me., and Staten Island, N. Y.

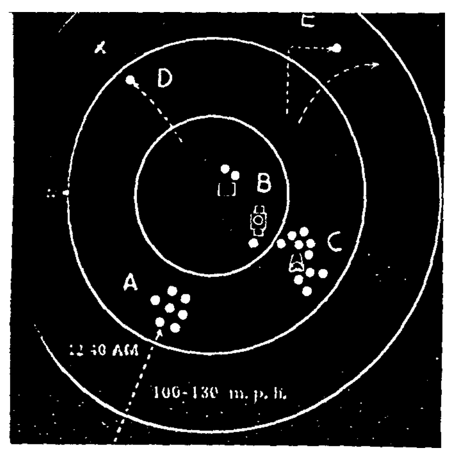
Two persons on Staten Island reported seeing saucers at about 10:15 P. M. (E. D. T.), Friday night. The objects, described as silvery in color tinged with red on the rims, were reported flying in a "V" formation of five. Said Mrs. Josephine Hetzel:

"I almost fainted when I looked up at the sky and saw what looked to me like five large dinner plates flying through the sky."

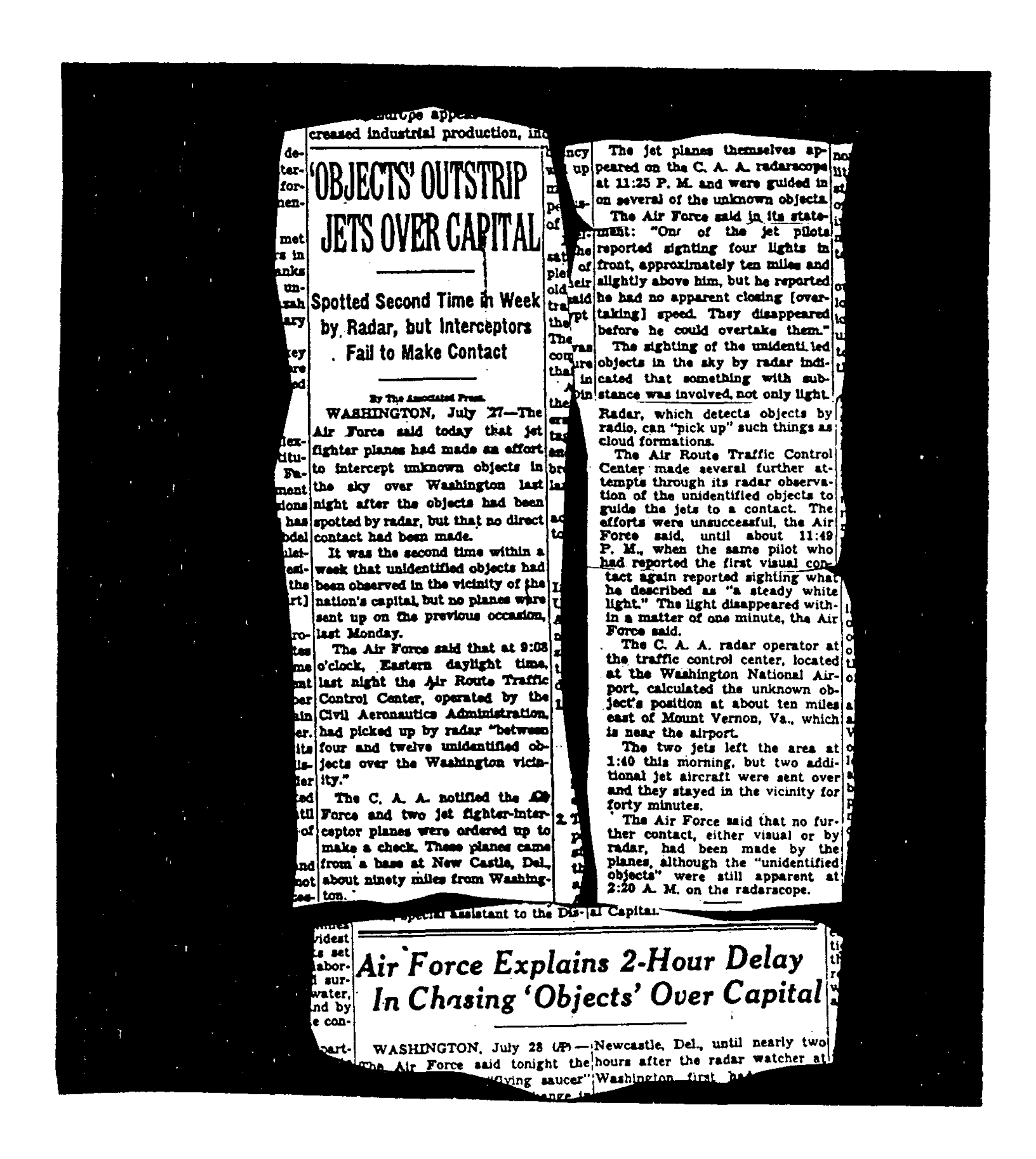
Frank Gondar said he saw them, too, "flying like geese." "They gave off a glow and didn't make a sound," he said.

At about the same hour, three New York residents reported sighting similar objects circling ... near Central Park.

Die UFO-Sichtungen (Washington, D.C.) an 2 Wochenenden im Juli 1952 waren seit der Mantell-Tragödie im Jahre 1948 die sensationellsten. Sie markierten den Gipfel der Sichtungen von 1952. Am 19. - 20. Juli zwischen 23.40 Uhr und 03.00 Uhr bemerkten Radarleute des „Washington National Airport" auf ihren Bildschirmen Flugscheiben. Zuerst bewegten sich die „UFOs" langsam (100- 130 Meilen pro Stunde), aber dann erlangten sie unglaubliche Geschwindigkeiten. Radarleute der benachbarten Andrews-Luftwaffenbasis in Maryland berichteten ebenfalls von solchen Objekten. Viele Menschen von Washington sichteten auch unheimliche Lichter, manchmal sogar über den gesperrten Luftlinien über dem „Capitol-Gebäude" und dem „Weißen Haus". Die Luftwaffe entsendete 2 **F-94-Düsenkampfflugzeuge** zwecks Verfolgung der UFOs. Wie auch immer, als sie sich näherten, verschwanden sie von den Radarschirmen, und die Piloten sahen sie nie wieder.



Seltsame UFOs sieht man am 20. Juli über Washington auf diesem Radarschirm. Zu a) 7 Objekte nähern sich dem Capitol von Süden. Zu b) Einige sind über dem „Weißen Haus" zu sehen. Zu c) Sie erscheinen über der „Andrews-Luftwaffenbasis." Zu d) Ein UFO verfolgt ein Flugzeug. Zu e) Eines macht eine energische Wendung.



creased industrial production, in

'OBJECTS' OUTSTRIP JETS OVER CAPITAL

Spotted Second Time in Week by Radar, but Interceptors Fail to Make Contact

By The Associated Press.

WASHINGTON, July 27—The Air Force said today that jet fighter planes had made an effort to intercept unknown objects in the sky over Washington last night after the objects had been spotted by radar, but that no direct contact had been made.

It was the second time within a week that unidentified objects had been observed in the vicinity of the nation's capital, but no planes were sent up on the previous occasion, last Monday.

The Air Force said that at 9:08 o'clock, Eastern daylight time, last night the Air Route Traffic Control Center, operated by the Civil Aeronautics Administration, had picked up by radar "between four and twelve unidentified objects over the Washington vicinity."

The C. A. A. notified the Air Force and two jet fighter-interceptor planes were ordered up to make a check. These planes came from a base at New Castle, Del., about ninety miles from Washington.

The jet planes themselves appeared on the C. A. A. radarscope at 11:25 P. M. and were guided in on several of the unknown objects.

The Air Force said in its statement: "One of the jet pilots reported sighting four lights in front, approximately ten miles and slightly above him, but he reported he had no apparent closing [overtaking] speed. They disappeared before he could overtake them."

The sighting of the unidentified objects in the sky by radar indicated that something with substance was involved, not only light.

Radar, which detects objects by radio, can "pick up" such things as cloud formations.

The Air Route Traffic Control Center made several further attempts through its radar observation of the unidentified objects to guide the jets to a contact. The efforts were unsuccessful, the Air Force said, until about 11:49 P. M., when the same pilot who had reported the first visual contact again reported sighting what he described as "a steady white light." The light disappeared within a matter of one minute, the Air Force said.

The C. A. A. radar operator at the traffic control center, located at the Washington National Airport, calculated the unknown object's position at about ten miles east of Mount Vernon, Va., which is near the airport.

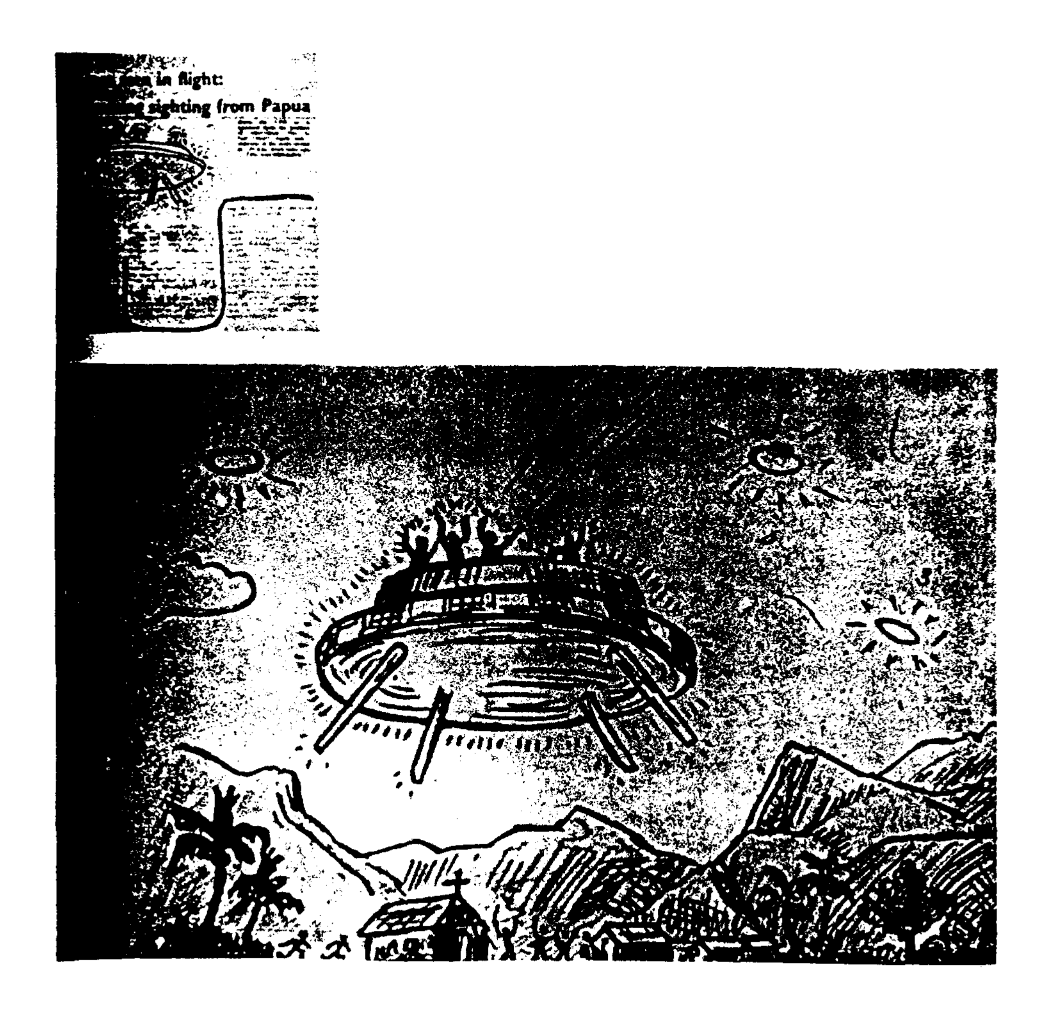
The two jets left the area at 1:40 this morning, but two additional jet aircraft were sent over and they stayed in the vicinity for forty minutes.

The Air Force said that no further contact, either visual or by radar, had been made by the planes, although the "unidentified objects" were still apparent at 2:20 A. M. on the radarscope.

Air Force Explains 2-Hour Delay In Chasing 'Objects' Over Capital

WASHINGTON, July 28 (UP) — The Air Force said tonight the ... Newcastle, Del., until nearly two hours after the radar watcher at Washington first ...

Eine Flugscheibe erregte Aufsehen. Am 26. Juli, gegen 22.30 Uhr erschienen auf den Radarschirmen des Nationalflughafens wieder rätselhafte Objekte. Luftwaffen-Beamte informierten den Flughafen, und alle Passagierflugzeuge, welche sich Washington näherten, wurden zu anderen Flugplätzen umgeleitet. Düsenflugzeuge stiegen auf, um die UFOs abzufangen. Die Piloten konnten am Himmel nur Lichter sehen. Wann immer auch sie versuchten, näher heranzukommen, schossen die Flugscheiben mit großer Geschwindigkeit davon. Der Treibstoff ging aus, die Düsenflugzeuge gaben die Jagd auf und kehrten zur Basis zurück. Im Klassifikationssystem von Dr. Hynek wurden die Washington-UFOs als „Radarsicht-Fall" abgestempelt, weil die Radarsichtungen durch visuelle Sichtungen von Zeugen auf dem Boden untermauert wurden.



Die letzte klassische UFO-Sichtung der 50er Jahre des 20Jh. war der **„Father Gill-Fall"** in Papua New Guinea. In „Ufologen-Kreisen" wurde dies als nahe Begegnung der dritten Art bezeichnet, vergleichbar offensichtlich nur mit dem „Zamora-Fall". Die berühmtesten Sichtungen ereigneten sich am 26. - 27. Juni bei Boianai, wo Father William B. Gill, ein australischer Priester, in seiner Mission tätig war. Vier Monate früher wurden seltsame Flugobjekte über New Guinea gesichtet. Am Tage seiner Sichtung schrieb Gill an einen Kollegen und beendete seinen Brief mit: **"Mißtrauischer William."** In der Dämmerung des Abends vom 26sten gegen 18.45 Uhr bemerkte Gill durch die Vordertür seines Missions-Hauses zuerst ein strahlendes Licht. Er begab sich auf die Veranda, um durch die niedrigen Wolken eine bessere Sicht zu erlangen und rief einige seiner Inselschüler, um es mit ihm gemeinsam zu beobachten. Recht bald versammelten sich 38 Personen und bemerkten erstaunt, wie ein großes diskusförmiges Objekt mit 4 Füßen über ihnen schwebte. Gill's späterer Bericht: „Als wir es beobachteten, kamen Menschen aus diesem Objekt, erschienen auf der Oberseite, offensichtlich eine Art Deck... Dort waren insgesamt 4 Menschen ... wir bemerkten, daß sie zu verschiedenen Zeiten erschienen."



Alle Augenzeugen sahen unseren Bericht als richtig an. Gegen 07.30 Uhr verlor sich das Objekt in den Wolken, aber später erschienen kleinere Flugscheiben, wobei Gill glaubte, daß dies Satelliten des größeren Objektes oder „Mutterschiffe" seien. Gegen 11.00 Uhr verschwanden alle Objekte in den Wolken. Die Sichtung dauerte über 4 Stunden. Während der nächsten Nacht erschienen die UFOs und ihre Insassen wieder, und Gill formulierte: „Wir beobachteten auf dem obersten Teil des Objektes ohne Zweifel 4 menschliche Wesen ... Zur selbigen Zeit waren 2 kleinere UFOs zu sehen... Im größeren Objekt taten 2 Wesen etwas im Zentrum des Decks ... Als ob sie irgendetwas regulierten. Ein Wesen stand scheinbar und schaute zu uns herab. Ich streckte meinen Arm über meinen Kopf und winkte. Zu unserem Erstaunen tat das Wesen selbiges ... und alle 4 Wesen schienen zurückzuwinken ... „ Obwohl sich am nächsten Abend die UFOs sich das letzte Mal zeigten, waren keine Insassen zu sehen. Gill hatte nach Augenzeugen-Berichten Skizzen angefertigt. „APRO (Aerial Phenomena Research Organization)" - Künstler Norm Duke erstellte die obige. Als der „Air Attache" in Australien den Bericht an Blue Book sendete, wurde diese Sichtung als „Sterne und Planeten" klassifiziert, weil die Venus in diesen Nächten gelegentlich sichtbar wurde. P.S.: Als Gill wieder an seinen Kollegen schrieb, unterzeichnete er mit:

„Glaubender Bill."





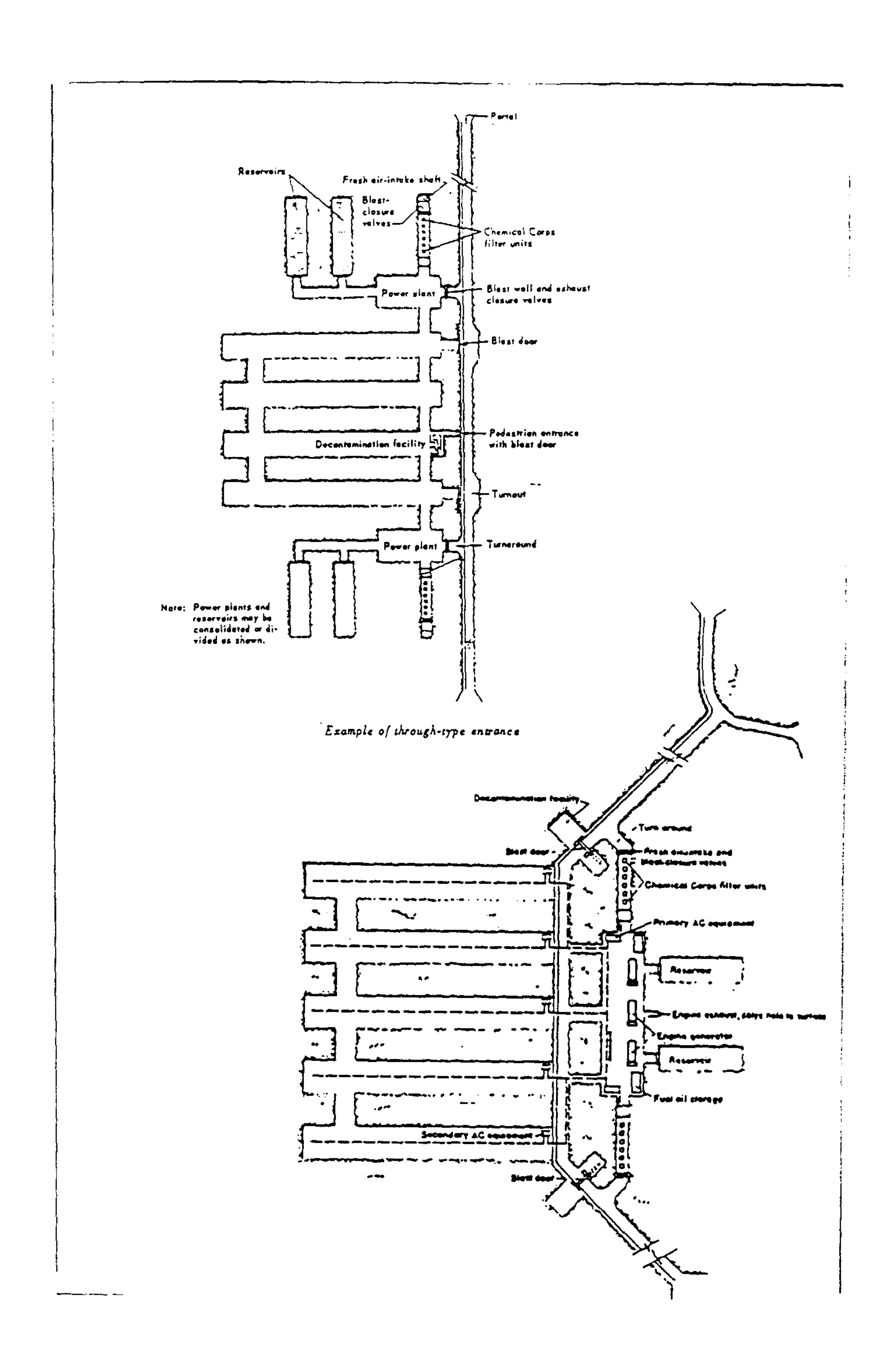
Zwei Fotos, welche von Ralph Ditter am 13. November 1966 in Zanesville (Ohio) aufgenommen wurden. Ditter verließ mit seiner Kamera sein Haus und sah über seinem Haus das UFO. Innerhalb kurzer Zeit machte er von einem helmähnlichen Flugobjekt diese Bilder. An der Unterseite der Flugscheibe befand sich offensichtlich eine **„Kanone".** Ditter machte mit diesen Aufnahmen für sein Friseurgeschäft Reklame, bis diese auch öffentlich publiziert wurden. Das Objekt ähnelt dem **„Heflin-UFO",** und es wird gesagt, daß es ursprünglich mit der Panzerkanone an seiner Unterseite **eine deutsche Ausrüstung sei.** Solch eine Flugscheibe weist daraufhin, daß diese nicht erbeutet wurde, sondern möglicherweise im Jahre 1966 von **Südamerika aus operierte!**



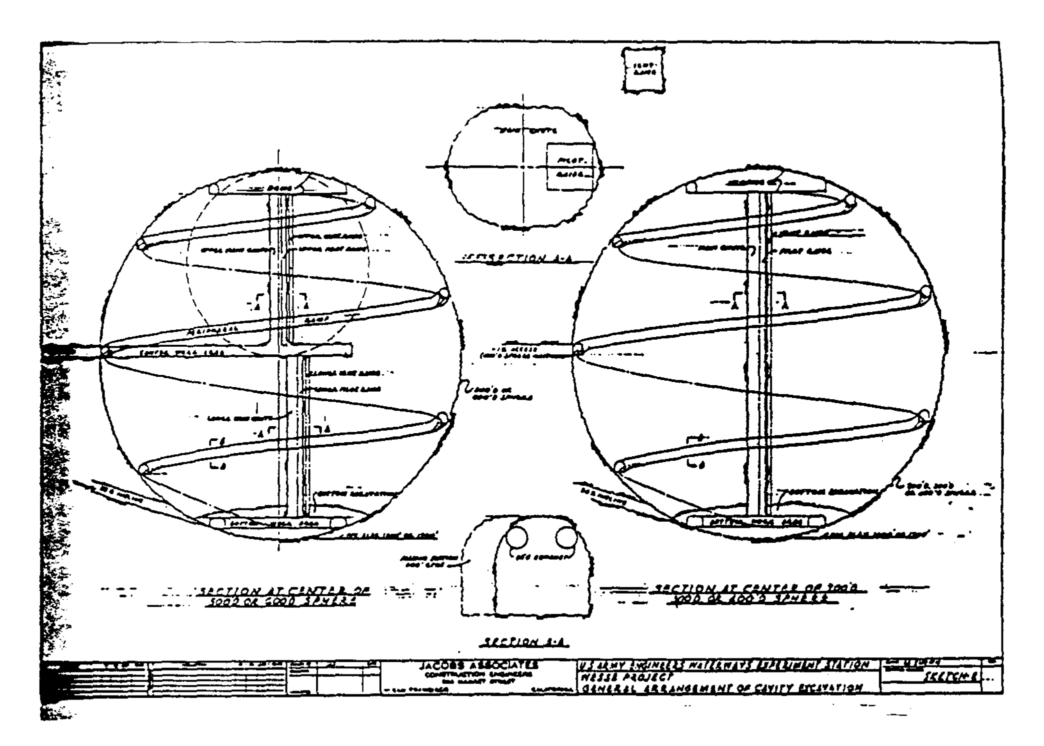
Diese beiden Aufnahmen wurden von Leo McCabe im Juni 1968 am Georgetown-Hafen (New Brunswick, Kanada) gemacht, als es über ein ödes Gebiet mit Buschwerk flog.

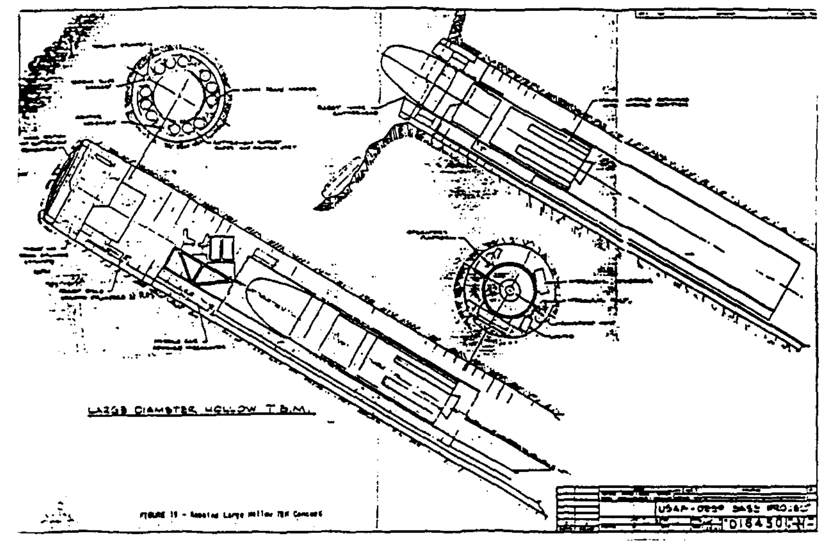


Geheimes sowjetisches Schiff. Dieses Foto ist eines von 2, welches am 04. Februar 1990, nahe der Siedlung bei **Solnechnoye (Ukraine)** von einem ukrainischen Schüler namens Dima Girenko gemacht wurde. Experten vom Institut für Luftfahrt berichteten, daß dieses Foto kein Schwindel war. Entsprechend seiner Landeeinrichtung war es eine Ausführung der 50er Jahre des 20.Jh. Dies ist wahrscheinlich eine geheim von den Russen gebaute Flugscheibe, **möglicherweise eine deutsche Ausrüstung.**



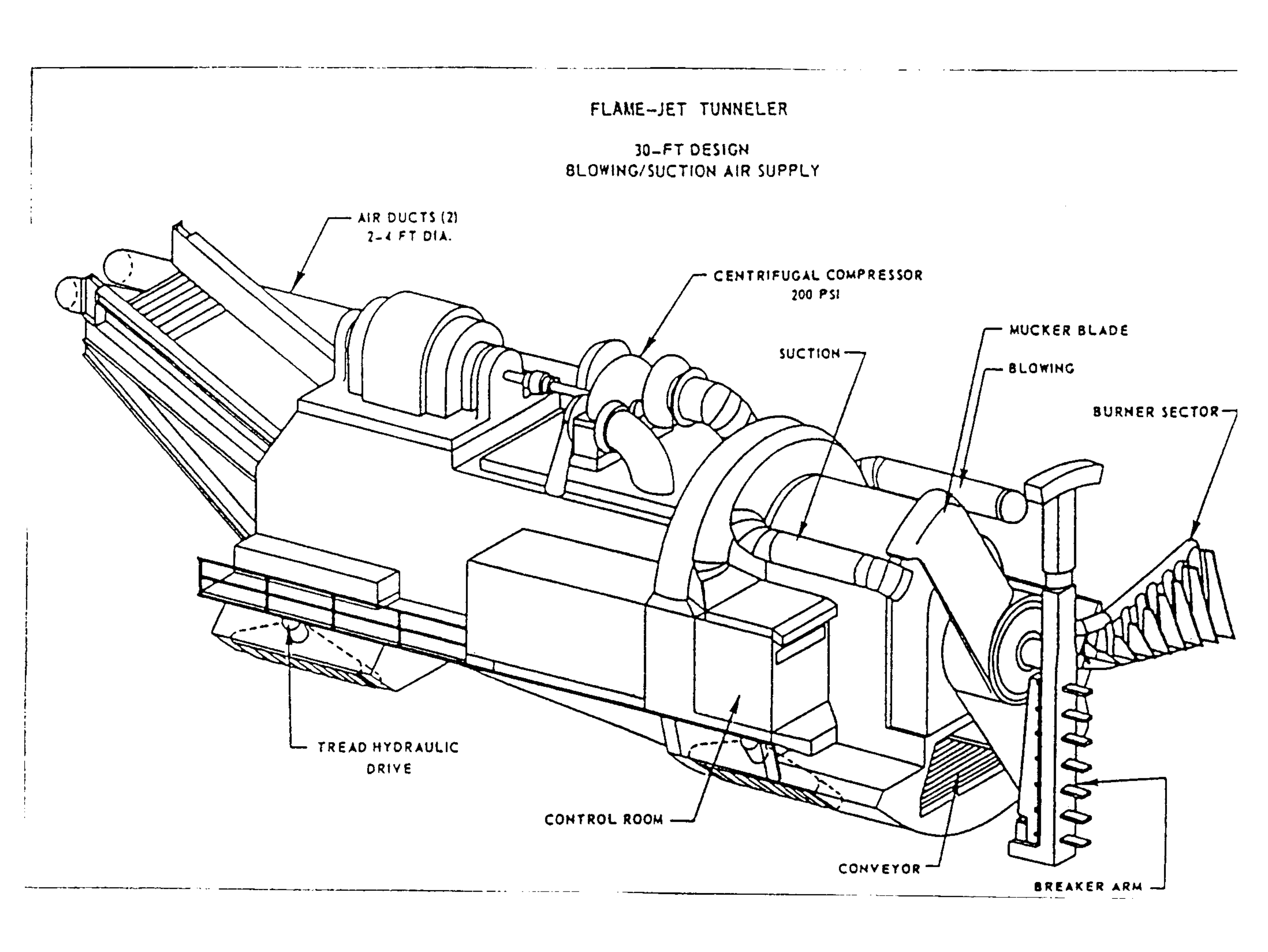
Beispiele einer unterirdischen Fabrik und Lagereinrichtungen aus dem Handbuch für Ingenieure der US-Armee „Design of Underground Installations in Rock: Protective Features and Utilities." Gedankt sei Richard Sauder mit seinem Buch „Underground Bases and Tunnels: What Is the Government Trying Hide?"





Oben: Zwei Methoden der Konstruktion einer großen und tiefen unterirdischen Anlage. Beide nutzen zentrale Schächte, einen spiralförmigen Perimeter-Tunnel, und Arbeitsbereiche sind im oberen und unteren Bereich ausgehoben. Die Aushebung erfolgt nach unten, beginnend am oberen Ende der „ausgewählten Kugel". Aus dem Handbuch für Ingenieure der US-Armee „Feasibility of Constructing Large Underground Cavities", Band III.

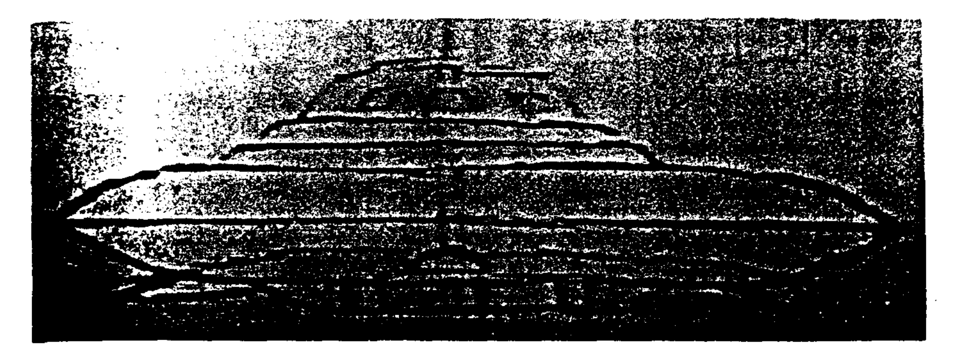
Unten: Eine Illustration aus dem Handbuch für Ingenieure der US-Armee „Tunnel Boring Machine Technology for a Deeply Based Missile System." Band I, Teil 1. Gedankt sei Richard Sauder mit seinem Buch „Underground Bases and Tunnels: What Is the Government Trying To Hide?"



Ein „Flame Jet Tunneler" zwecks Errichtung großer Tunnel durch hartes Gestein. Entnommen aus einem Regierungshandbuch zum Thema: ..Feasibility of Flame-Jet Tunneling", Band II, S. 71. Gedankt sei Richard Sauder mit seinem Buch „Underground Bases and Tunnels: What Is the Government Trying To Hide?"



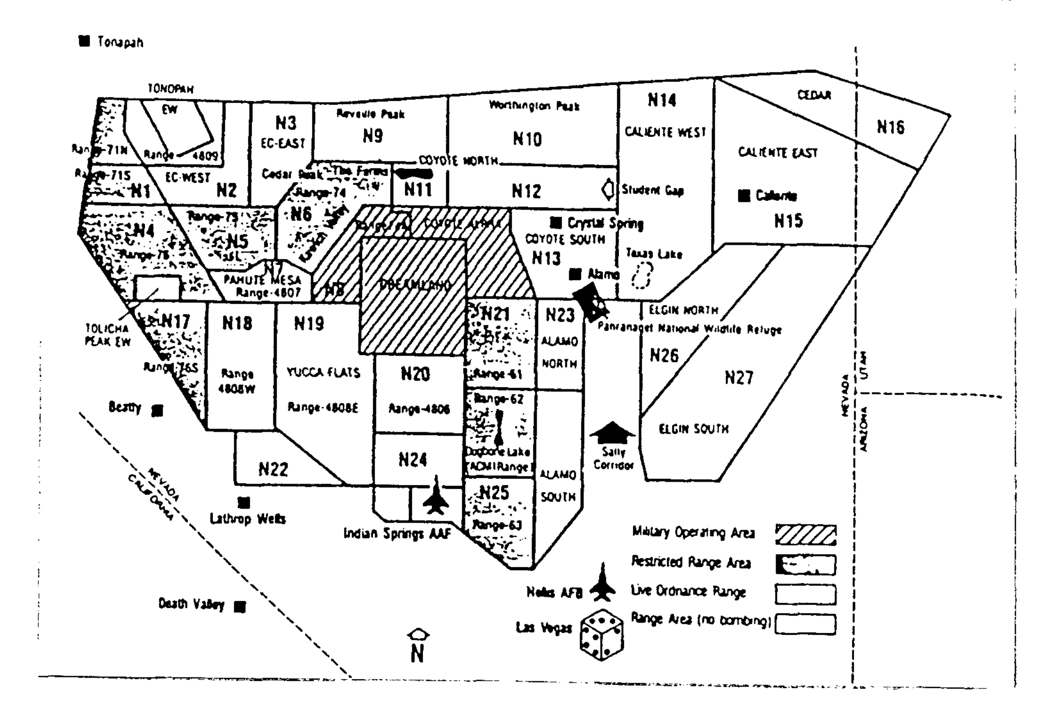




Oben: Ein Satellitenfoto des **Groom Lake (dry)/Area 51 - Gebietes** nahe Las Vegas (Nevada) von 1968.
Mitte: **Bob Lazar** (Physiker) behauptet, daß er im S-4 Gebiet arbeitete, als „Dreamland" bekannt, welches im Area 51 der „Nellis Bombing" und „Gunnery Range" liegt.
Unten: Lazar behauptet, daß hochgeheime **Antigravitations-Experimente** mit Flugscheiben innerhalb der verschiedenen unterirdischen Ebenen des gigantischen Komplexes stattfanden. Er behauptet auch, ein Schiff gesehen zu haben, welches dieser Flugscheibe innerhalb der Einrichtung ähnelt. Ist dies ein irdisches oder extraterrestrisches Schiff?

Nellis Bombing and Gunnery Range

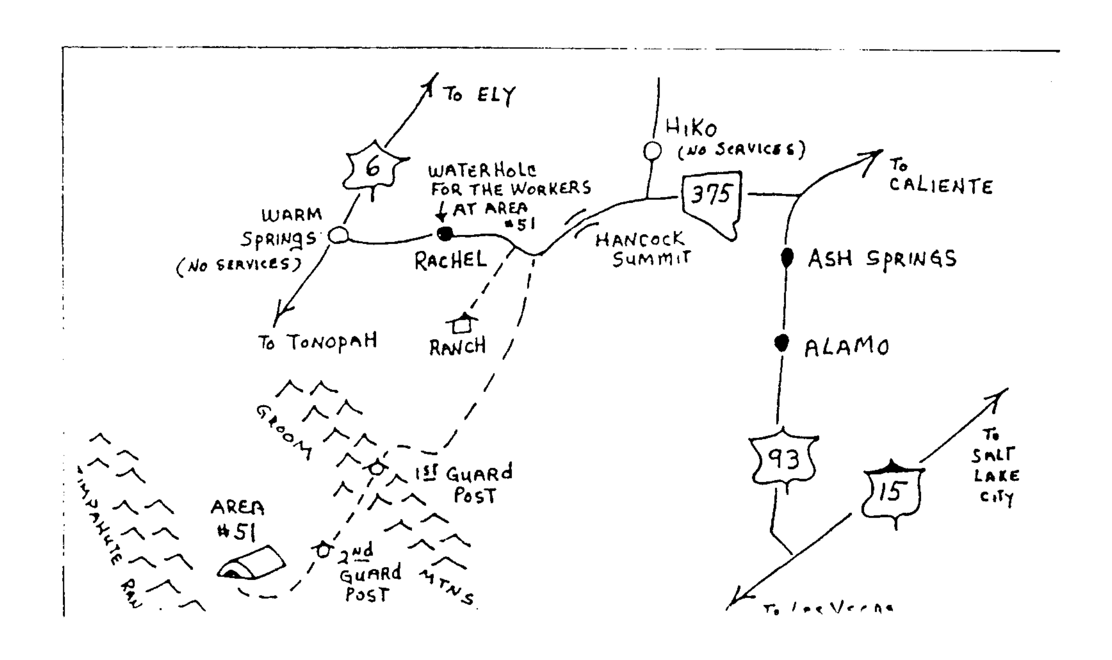
From the book Red Flag by Michael Skinner, 1984, Presidio Air Power Series.



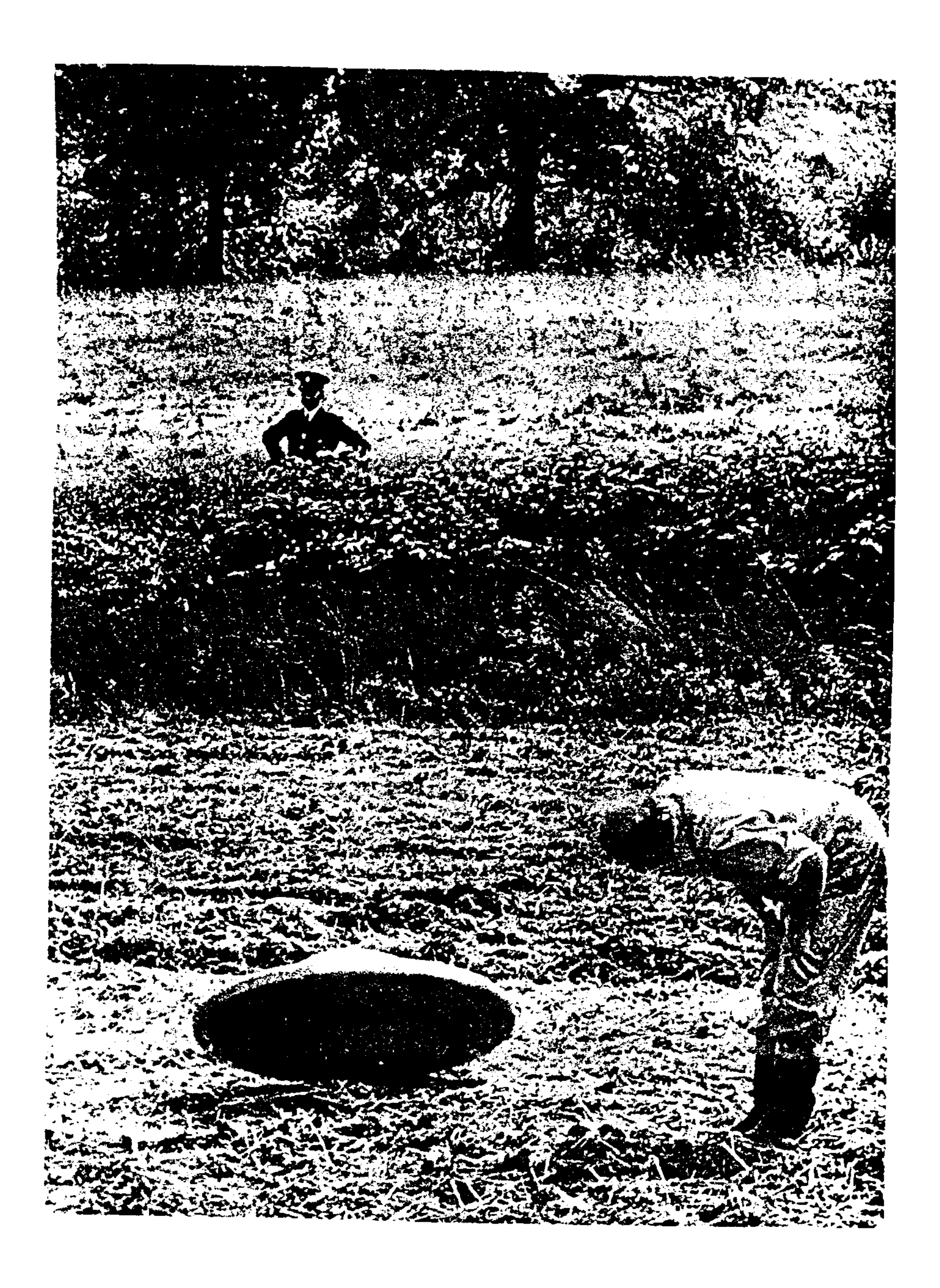
„Dreamland" beinhaltet Studien für Flugscheiben. Angeblich gibt es auch Gebiete für extraterrestrische Wesen (Informationen von verschiedenen UFO-Forschern).

Die hochgeheime UFO-Basis Area 51

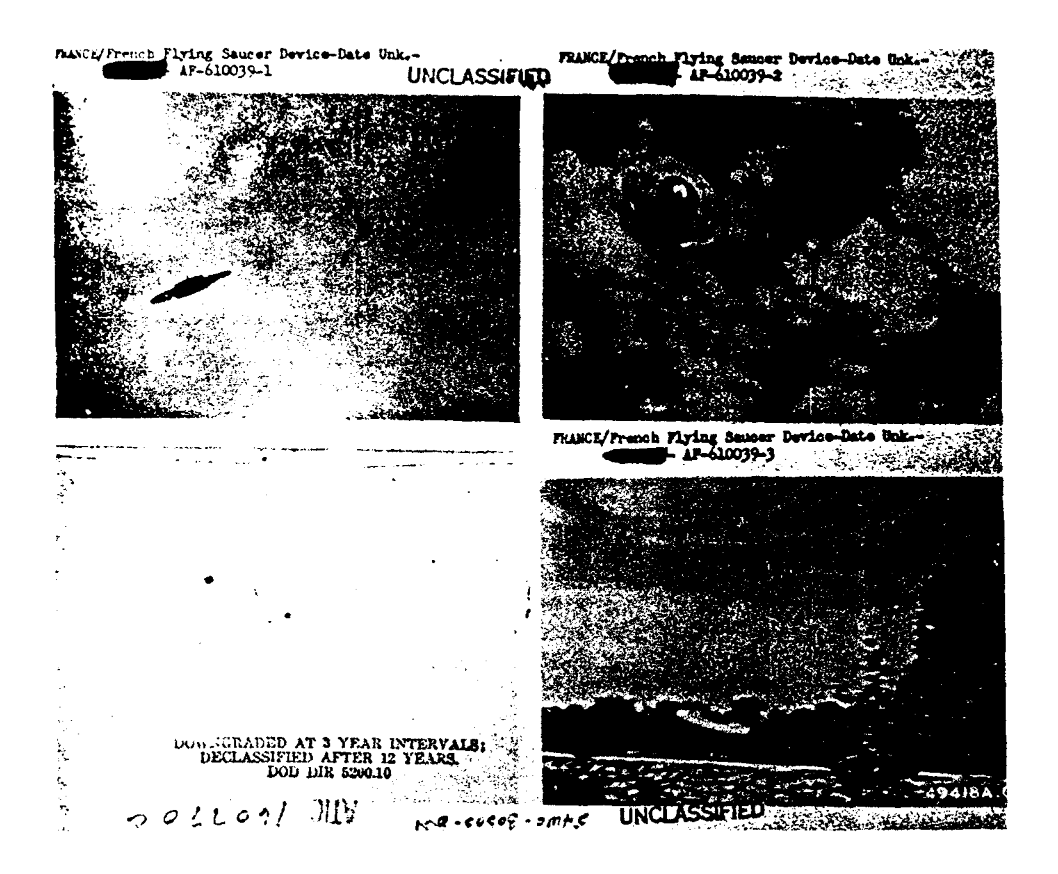
Area 51 ist ein Teil des „Dreamland-Komplexes", wo die besten Waffensysteme von Amerika, so glaubt man, entwickelt werden. Area 51 als Teil der großen Einrichtungen in der Wüste untersucht, so wird gesagt, alle UFOs, welche entweder abstürzten oder anders in die Hände eines vermutlichen Eliteverbandes des Militärs gerieten. Diese Raumschiffe und ihre Insassen, so postuliert man, unterliegen einer Untersuchung durch Experten der Medizin, Metallurgie und Antriebssystemen. Der Dreamlandkomplex ist hauptsächlich unterirdisch, um unbefugte Beobachtungen von Satelliten, Überflügen oder Einzelpersonen, welche in den umliegenden Bergen wandern, zu verhindern. Man sollte erwähnen, daß diese Einrichtung durch Militär u.a. Gruppen bewacht wird. Jene Wächter verfügen über armierte Fahrzeuge, Hubschrauber, mobile Radarverbände, hochsensitive Detektoren auf dem Boden und mehr. Alle US-Regierungsfahrzeuge, welche dieses Gebiet befahren dürfen, verfügen auf ihrem Fahrzeug über ein **„CSC"-Lizenz-Schild.** Es wurde spekuliert, daß **„CSC"** für **„Central Space Center"** steht, aber niemand kann etwas über die Bedeutung des Logo's sagen. Area 51 war zuerst als **„Operation Snowbird"** kodiert und es wird geglaubt, daß die Hauptmission darin besteht, erbeutete Flugscheiben zu testen. **„Hanger 18"** betrifft einen Film über ein erbeutetes UFO, welches die US-Regierung in den Hanger 18 brachte. Als der Film erstmals der Öffentlichkeit gezeigt wurde, verursachte dieser Besorgnis in Korrelation zur **„Wright-Patterson-Luftwaffenbasis"** in Ohio. Man suchte womöglich nach einem anderen Gebiet betr. der Flugscheiben. Im Jahre 1972 fand man Nevada (Area 51). Geographisch gesehen war dies ein idealer Ort. " >



<u>Wege zu Area 51 (siehe Skizze)</u>



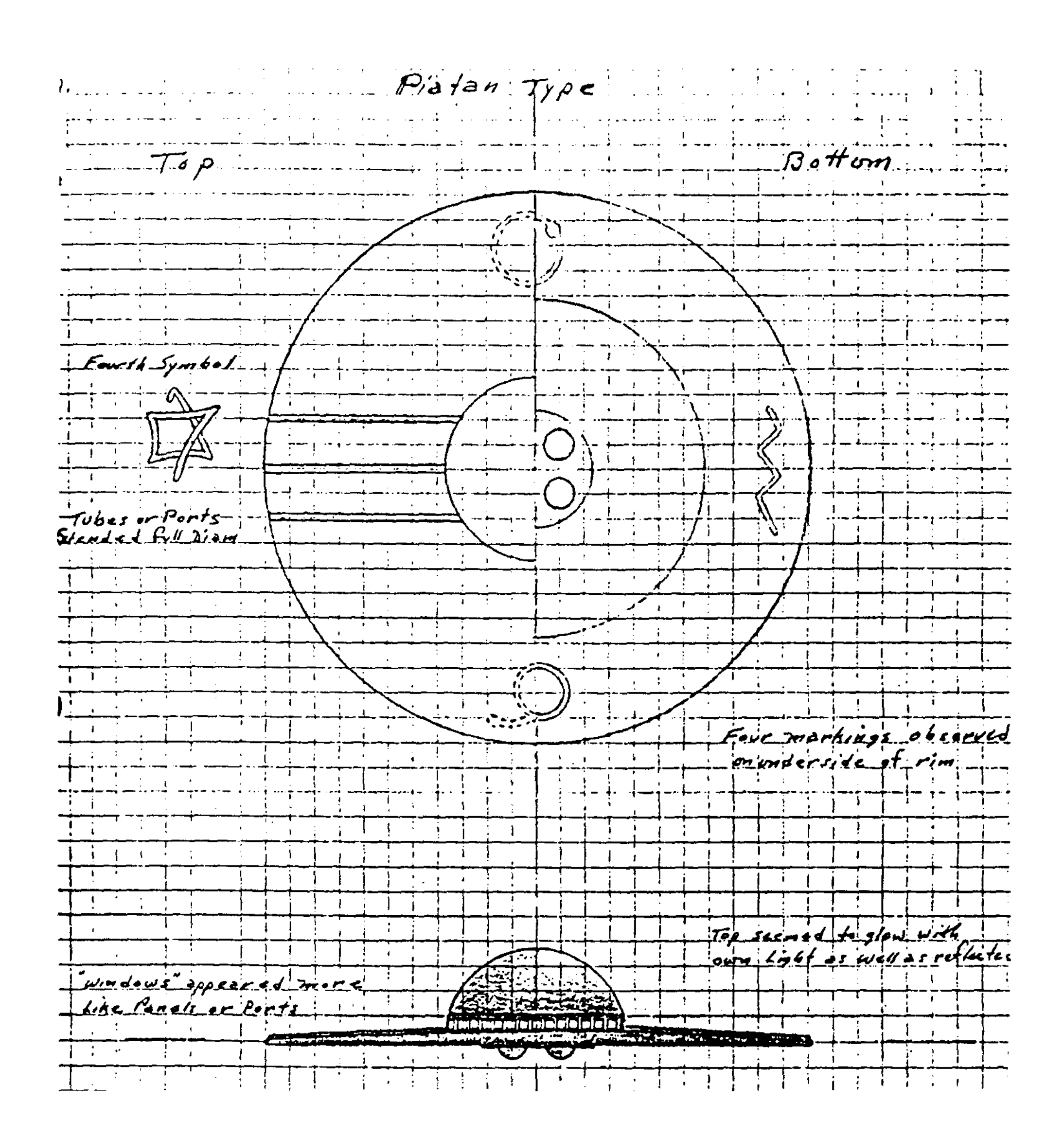
Während der 60er Jahre des 20.Jh. inspirierten Flugscheiben die Öffentlichkeit besonders stark, so auch diesen Schwindel. Diese „Flugscheibe" wurde in einem Feld nahe Chippenham (Wiltshire) gefunden, ein Jux einiger Studenten.



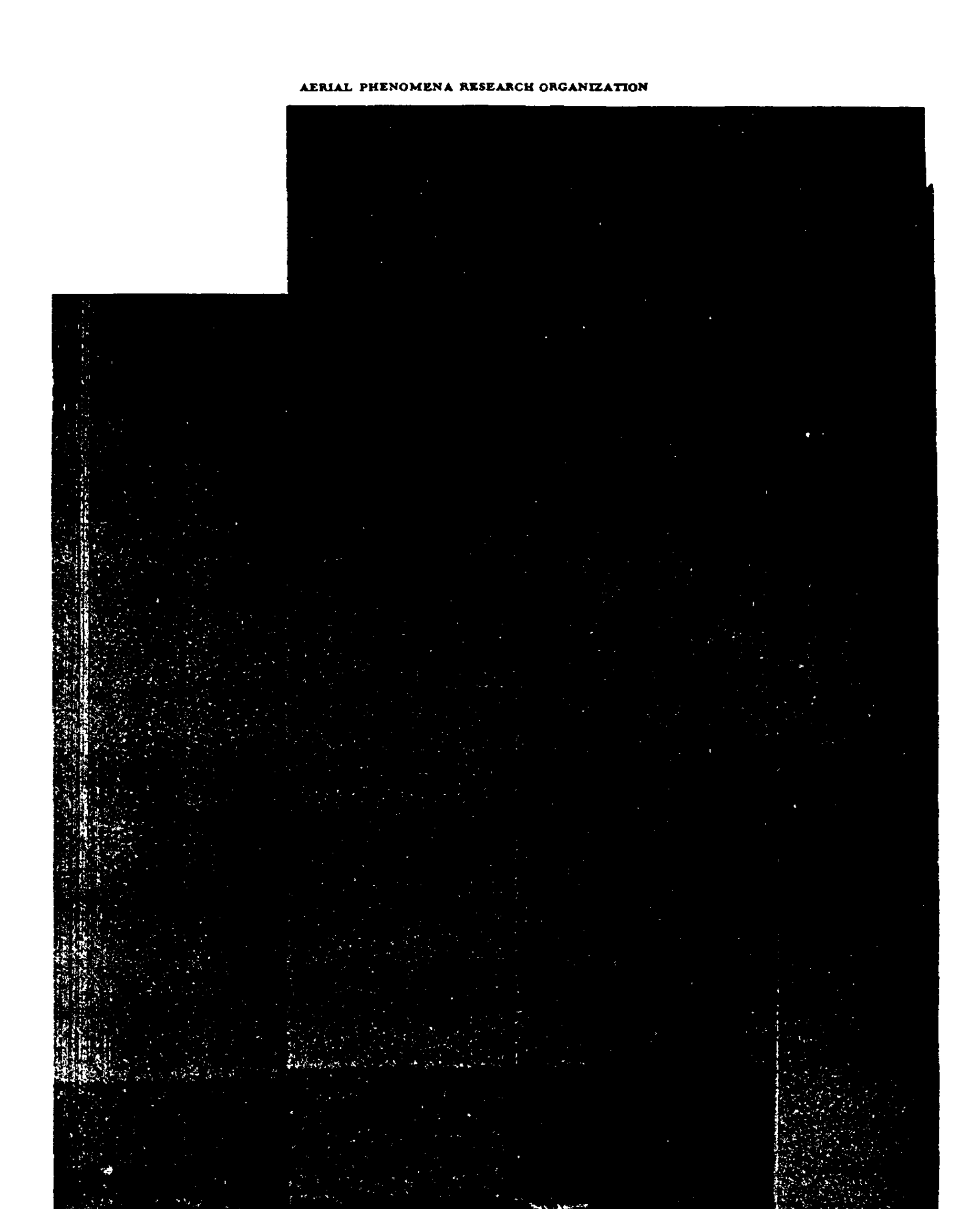
Diese 4 Fotos stammen aus den Ablagen von Blue Book (US-Luftwaffe) und zeigen eine **französische Flugscheiben-Ausrüstung,** welche angeblich eines der Schiffe ist, welche von **Marconi** genutzt und in der geheimen Stadt in Südamerika gebaut wurden. Die Fotos zeigen deutlich ein schwebendes Flugobjekt. Die Aufnahmen wurden 1953 gemacht. Zuerst wurden sie als geheim eingestuft, später abgewertet und schließlich als unklassifiziert bewertet. Die Initialen **ATIC** (unten links) stehen für **„Air Technical Intelligence Center".**



Hugo Vega machte dieses Polaroid-Foto in Peru am 19. Oktober 1973. Vega, der seine Kamera dabei hatte, war auf der Suche nach einem Haus, ca. 34 Meilen östlich von Lima (Peru). Es sah über das Rimac-Flußtal, als eine Flugscheibe sich zeigte, welche über eine Art Bullaugen zwischen dem oberen domförmigen Ende und dem Hauptabschnitt verfügte. Sie flog entlang des Tales und schwebte einige Sekunden gegen den Urwaldhintergrund. Bemerkenswert war der alte Bauplan der Flugscheibe, denn er ähnelte den Typen aus den 50er Jahren des 20.Jh. Manche UFO-Experten glauben, daß dieses Schiff eines aus der unterirdischen Stadt von Marconi war.



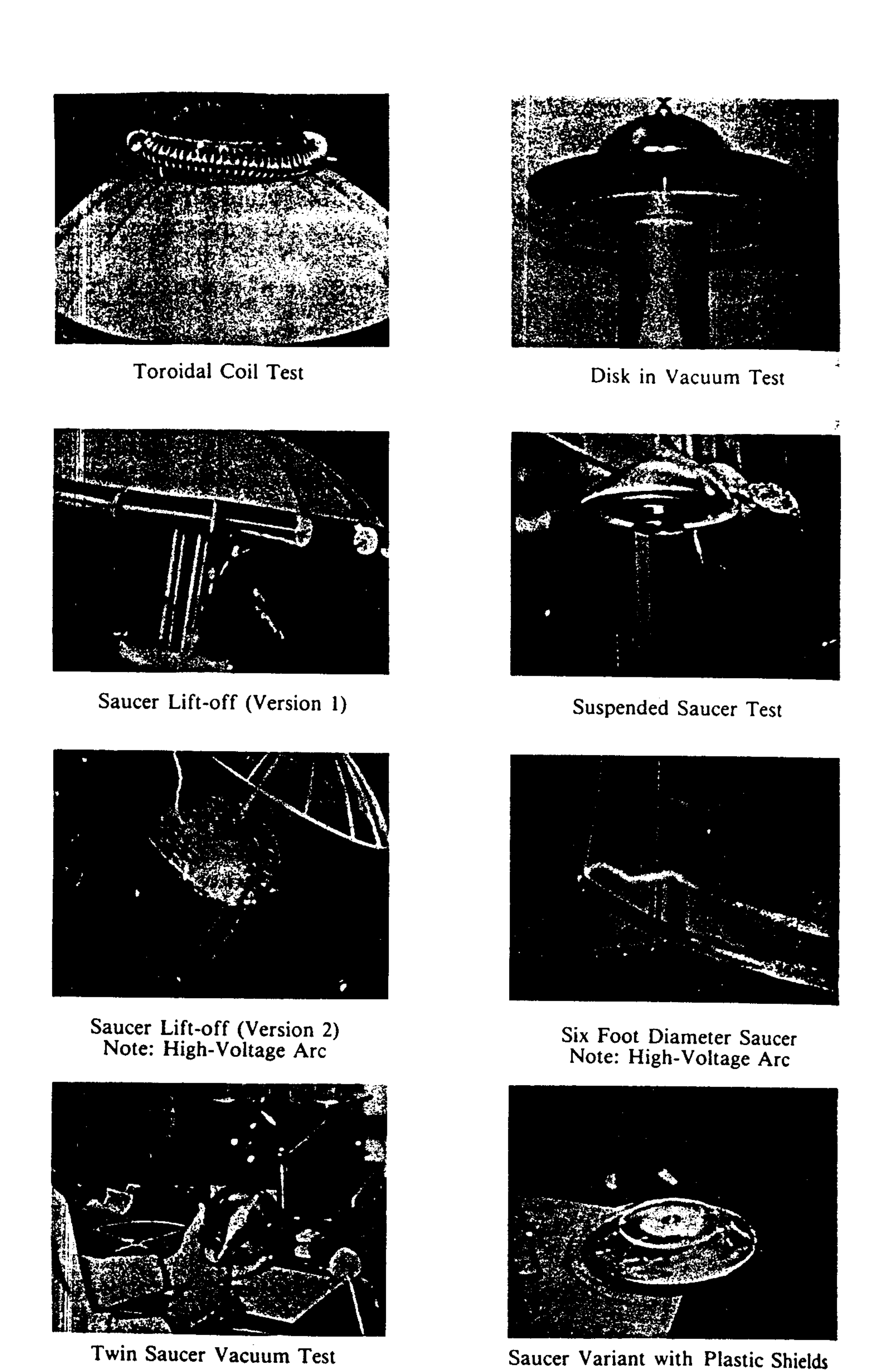
Am 24. April 1959 fuhr Helio Augiar entlang der „Piata Beach" in Salvador, als plötzlich sein Motor versagte. Dann sah er eine Flugscheibe und machte 4 Aufnahmen. Diese Skizze betreffend, so sind die Symbole auf der Unterseite des Schiffes bemerkenswert. Das Schiff verfügte über 4 hemisphärische im Zentrum auf der Unterseite und 3 Rippen oder Röhren auf der Oberseite. Das diskusförmige Flugobjekt ähnelt den Typen aus der unterirdischen Stadt von Marconi, aber auch dem Typus der Schriever-Habermohl-Flugscheibe, die in den BMW-Werken nahe Prag im Jahre 1944 hergestellt wurde und am 04. Februar 1945 flog. („German Jet Genesis" von David Masters, 1982, Jane's Books, London, S. 135).



Nachdem diese Fotos am „Piata Beach" (Salvador, Brasilien) am 24. April 1959 aufgenommen wurden, bekam Helio Aguiar Schwierigkeiten. Er selbst bemerkte: **„Atomexperimente für kriegsähnliche Zwecke können definitiv beendet werden ... Das Gleichgewicht des Universums ist bedroht, wir aber werden aufmerksam sein und wenn nötig, uns einmischen."**



Zwei Aufnahmen, welche von einem unbekannten Zeitungsfotographen am 07 Mai 1952 gegen 16.30 Uhr bei „Barra **da Tijuca« (Brasilien)** gemacht wurden. Bemerkenswert sind die Einzelheiten über und unter dem Schiff.



Toroidal Coil Test

Disk in Vacuum Test

Saucer Lift-off (Version 1)

Suspended Saucer Test

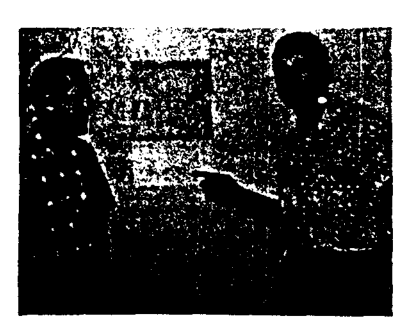
Saucer Lift-off (Version 2)
Note: High-Voltage Arc

Six Foot Diameter Saucer
Note: High-Voltage Arc

Twin Saucer Vacuum Test

Saucer Variant with Plastic Shields

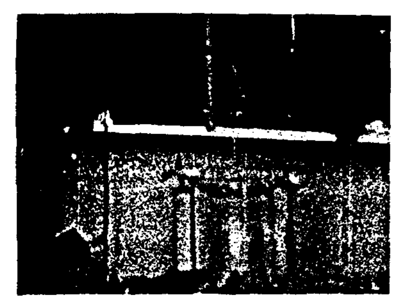
Kürzlich restaurierter 16 mm Film vom Labor der „T. Townsend Brown" bei der „Bahnson Company 1958.



T. Townsend Brown (left)
and Agnew H. Bahnson



Bahnson (left) and Brown
with Bell Jar



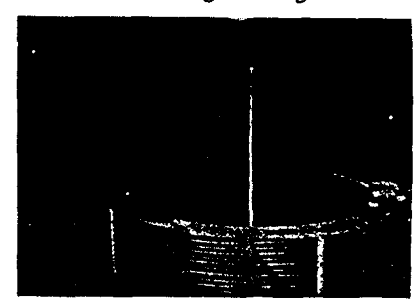
"Man in Black" next to
Toroidal Coil Test Rig



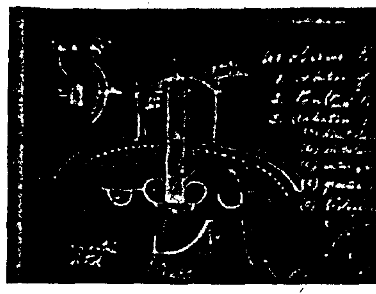
J. Frank King at Controls
of "Beta" High-Voltage Unit



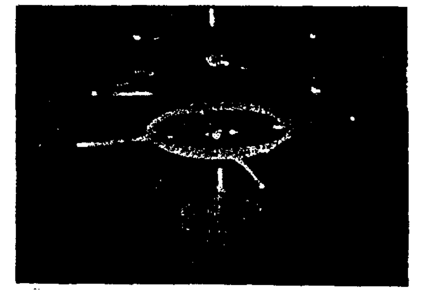
Bahnson behind Radiation
Warning Shield in Lab.



Bahnson's Tesla Coil

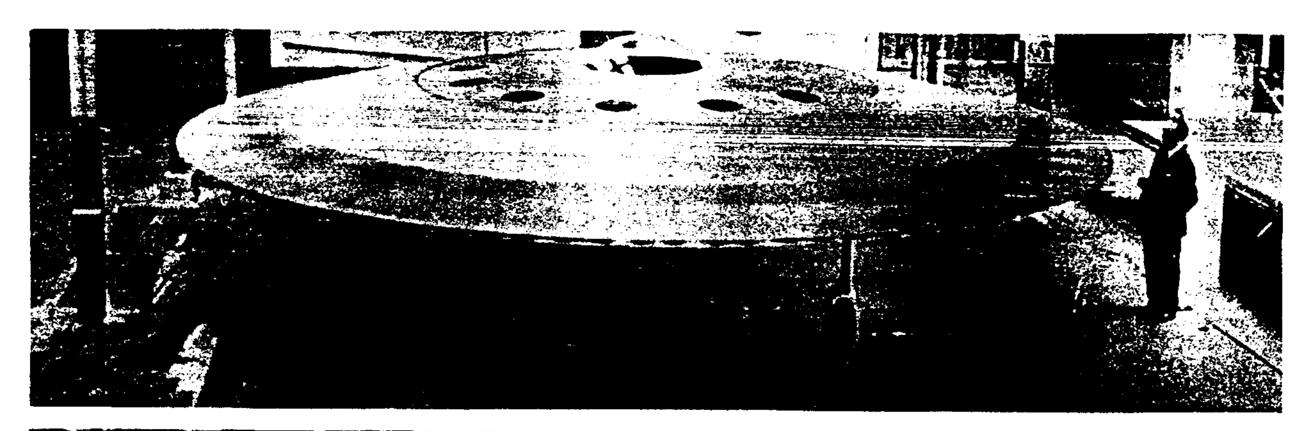


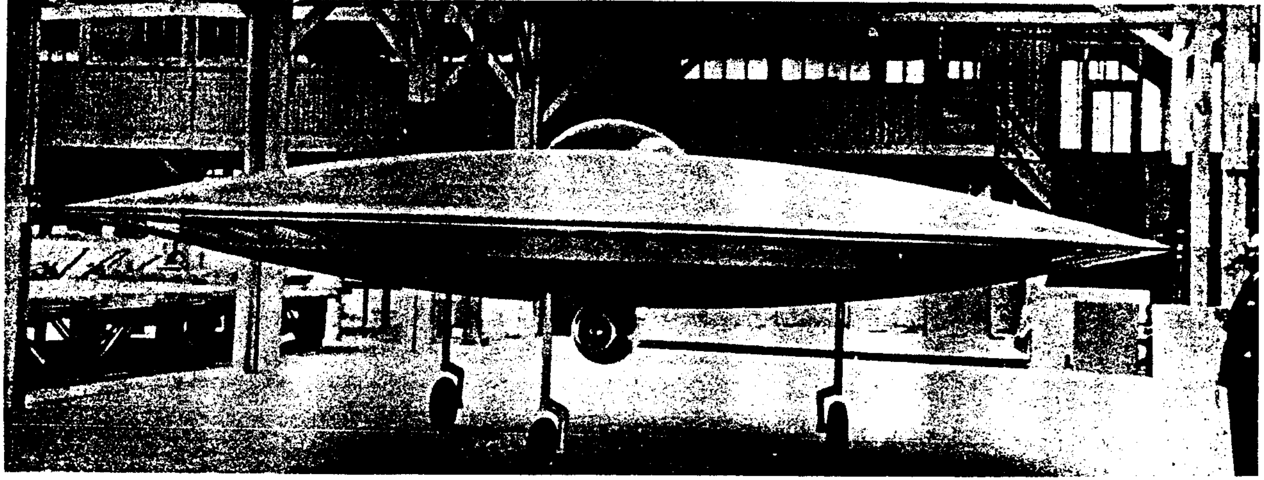
Adamski's Saucer on Brown's
Blackboard at Bahnson Lab.



Torsion Rig in Vacuum Chamber
(Bruce Cathie's Antenna?)

Kürzlich restaurierter 16 mm Film vom Labor der „T. Townsend Brown" bei der „Bahnson Company" 1958.

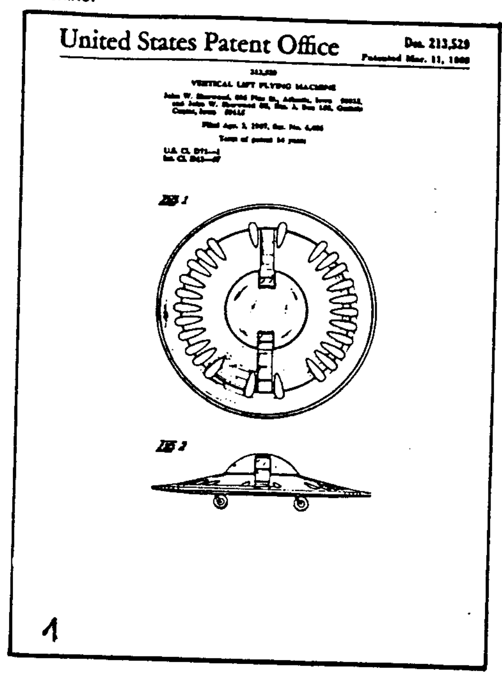


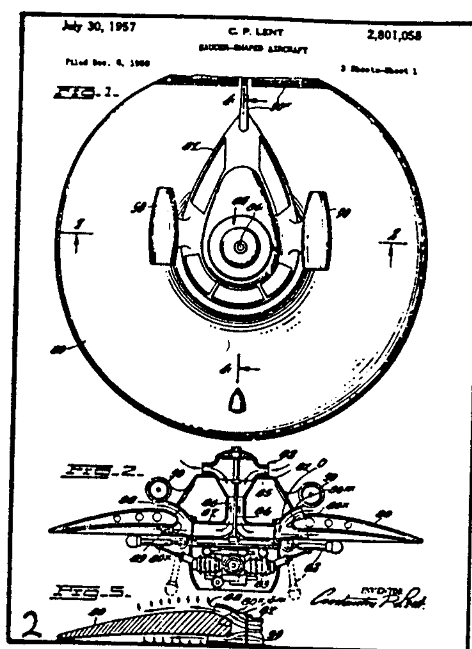


Entworfen von Rene Couzinet. Dieses motorlose Modell der **französischen „Aerodyne"** hat einen Durchmesser von ca. 27 Fuß. Es wird durch 3 135PS-Motoren und dem Turbojet-Reaktor (sichtbar an der Unterseite im unteren Bild) angetrieben. Philadelphia Inquirer 05

»

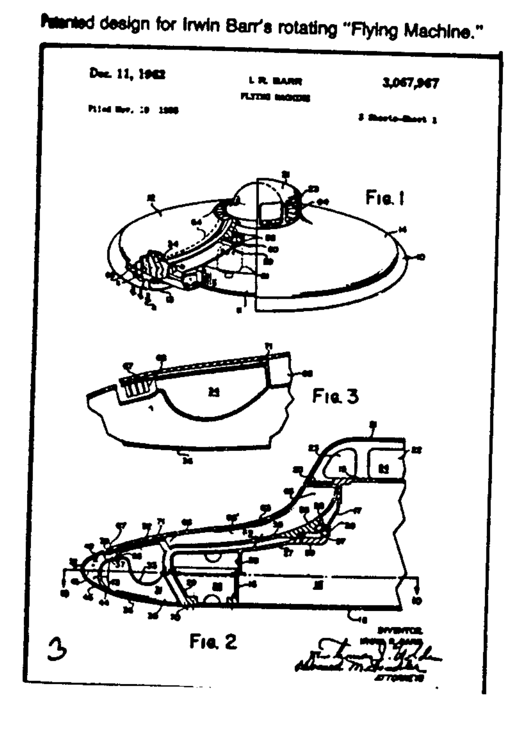
Patented design for John Sherwood's "Vertical Lift Flying Machine."

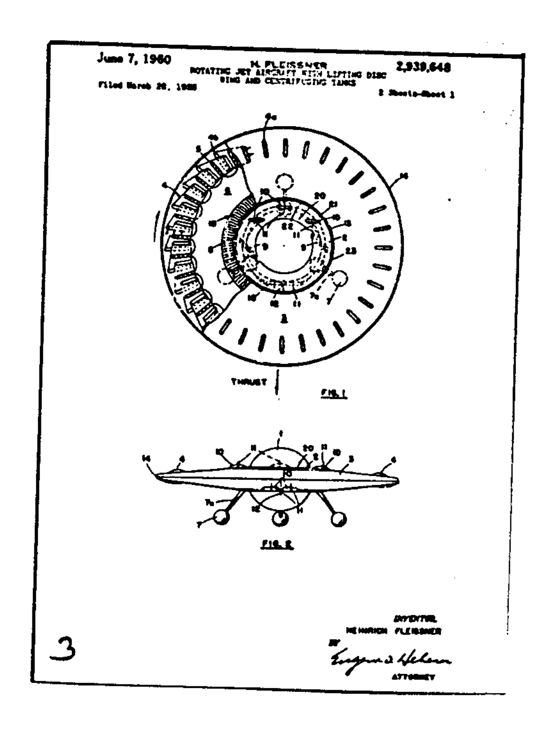


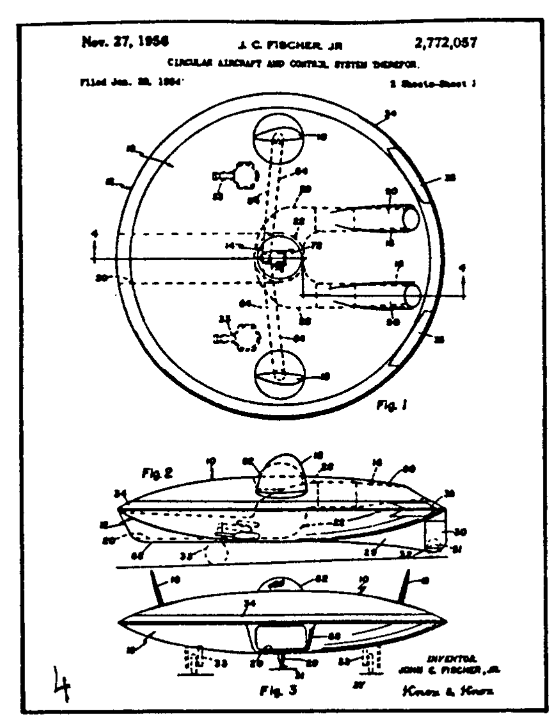


Patented design for Constantin Lent's flying saucer.

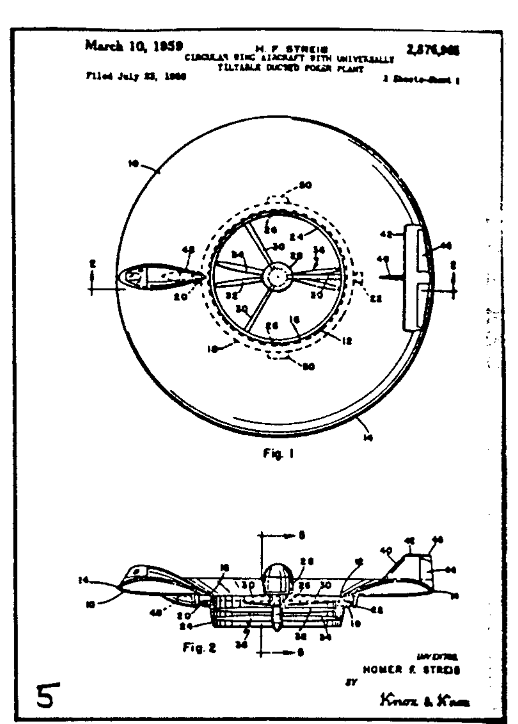
Patented design for Irwin Barr's rotating "Flying Machine."





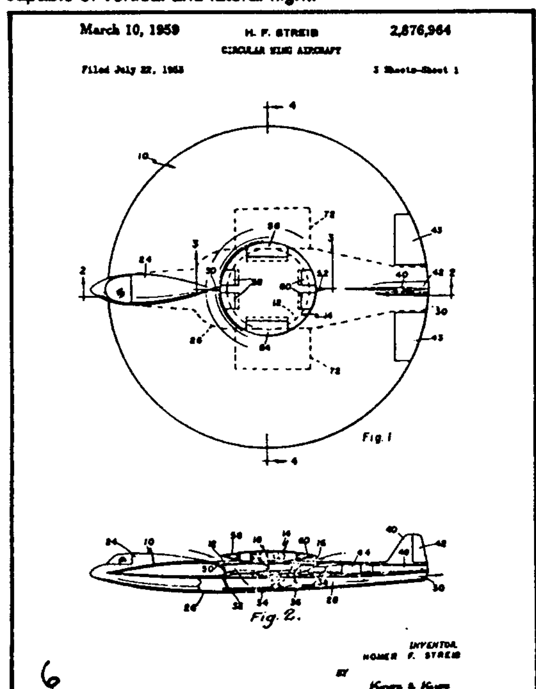


Patented design for John Fischer's rotating circular aircraft.

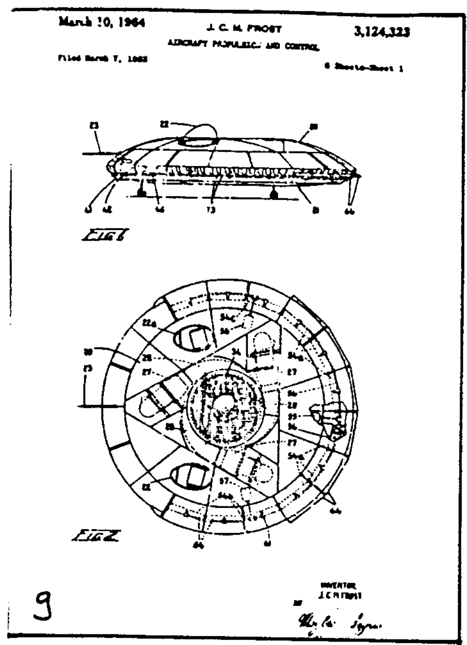


Patented design for Homer Streib's circular wing aircraft, with tiltable ducted power plant, capable of vertical and lateral flight.

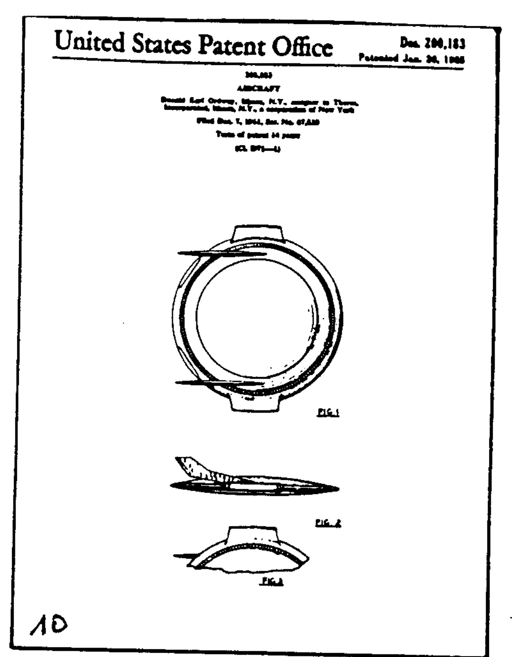
Patented design for Homer Streib's circular wing aircraft capable of vertical and lateral flight.



Patented design for Nathan Price's "High Velocity High Altitude V.T.O.L. Aircraft."

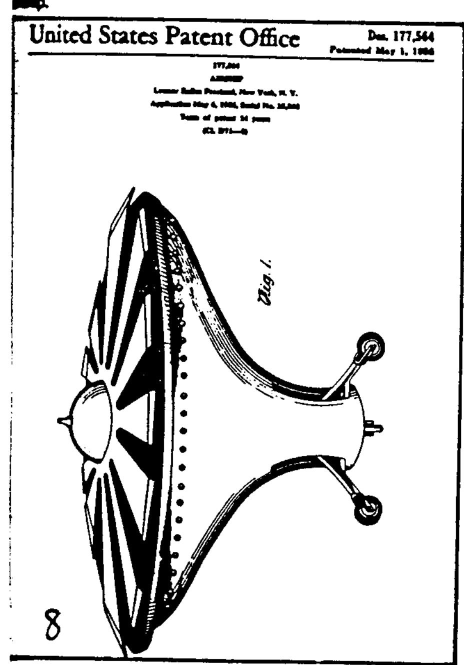


atented design for J. C. M. Frost's circular aircraft.



Patented design for Donald Ordway's circular aircraft.

st of two patented designs by Leonor Zalles for a circular ship.



238,938

AIRCRAFT

Paul S. Moller, Dixon, Calif., assignor to Discojet Corporation, Davis, Calif.

Filed Mar. 24, 1975, Ser. No. 561,334

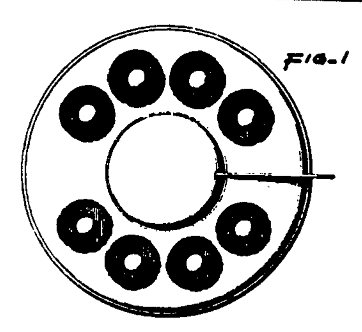
Term of patent 14 years

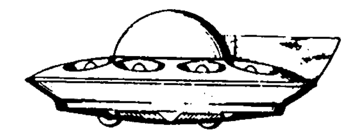
Int. Cl. D12—07

U.S. Cl. D12—79

Des. 238,938

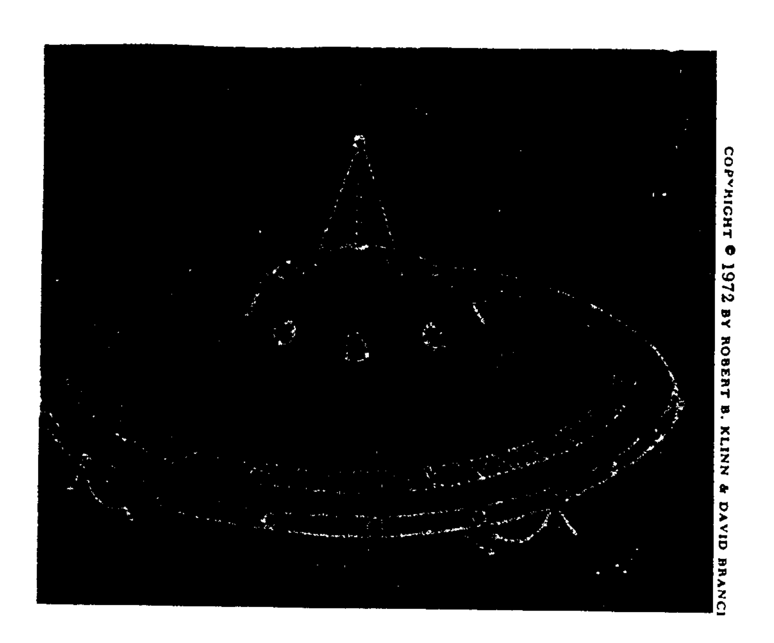
Patented Feb. 24, 1976



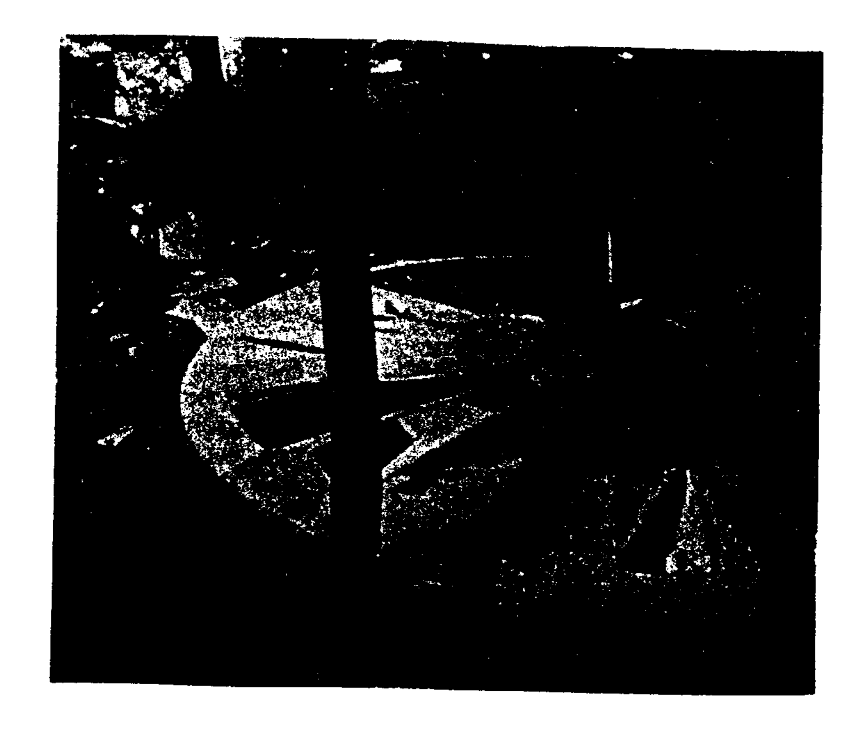


11

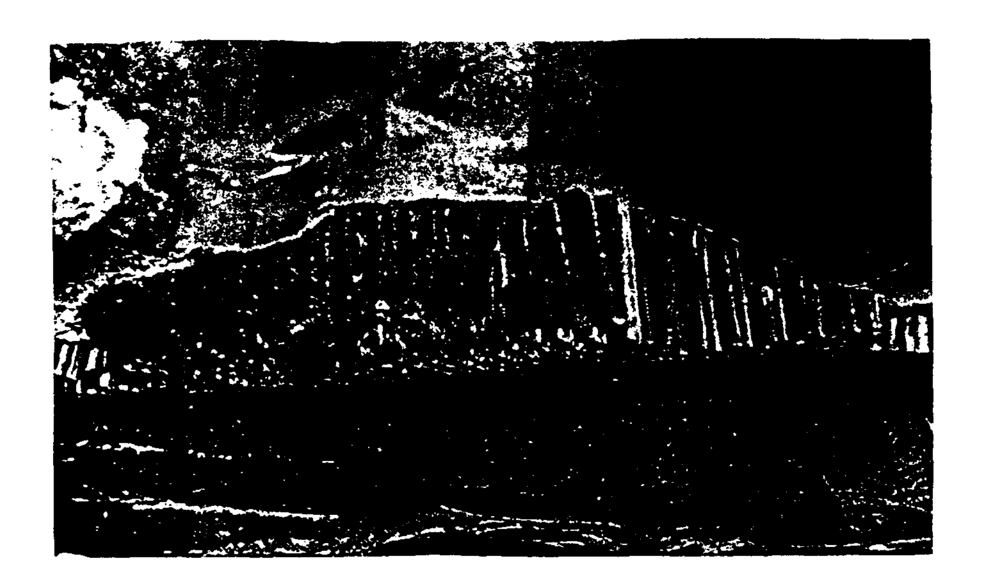
Patent design for a flying saucer under development at the Discojet Corporation.



Im Sommer 1958 wurde diese Skizze einer Flugscheibe gemacht, welche über einer **Rollbahn der Holloman-Luftwaffenbasis** schwebte.



Diese verlassene und irdische Flugscheibe wurde am 17. August 1949 in einer Scheune von Maryland gefunden.



Zerfurchte „Bienenwaben-Sektion" verschiedener Stärke mit verbrannten äußeren Schichten



Zusammengedrückte überlappende Hexagone. Obere und andere Seite: Vier Fotos von Teilt aus einer Flugscheibe, welche über Queensland (Australien) im Jahre 1966 explodierte. Tei der Flugscheibe zeigen ein geschichtetes und gewundenes glasfaserähnliches Material üb Metallhexagonen. Dies ähnelt der Herstellung von vielen populären Skimarken! Aus de Buch: „Alien Honeycomb", 1980, von Pinkney und Ryzman.

▶A.M. INTERVIEW

There are no UFOs, just U.S. secrets

▶Lamy resident says stories about "space aliens" are propaganda to cover up a giant government conspiracy.

BY TOM SHARPE
JOURNAL STAFF WRITER

Bill Lyne says stories about space aliens and UFOs are part of an elaborate government conspiracy to keep secret the existence of man-made electrical flying machines.

"I can spot them in the sky almost any night, usually over toward Albuquerque or Los Alamos," the Lamy resident said in a recent interview. "I've seen them land in Eldorado."

Lyne said many people mistake these machines for stars, but that he has learned how to distinguish between the two.

Electric flying machines "blink and wobble too much," he said. "Sometimes they blink quite brightly, so much that they give you a headache."

Close up
Name: Bill Lyne
Age: 55
Residence: Lamy since 1974
Education: Master's of fine arts, University of Texas
Occupation: Apartment owner, artist

You may have noticed Lyne's self-published book in some local stores.

"Space Aliens from the Pentagon," with Lyne's hand-painted cover which sports an iridescent silver saucer in a bright blue triangle, strange symbols and equations, is hard to miss.

The 244-page book aims to set the record straight, at least from Lyne's point of view, about how Texans are "the Jews of Nazi New Mexico," why the northern part of the state has become a "one of the primary deal-making and distribution points for CIA-connected cocaine traffic" and how the government often uses "closet homosexuals" for spies.

But Lyne's most compelling theory is that the public has been deceived by a misinformation campaign to blame UFOs, cattle mutilations and other odd occurrences on extraterrestrials.

The real story, he says, goes back to a Yugoslavian scientist named Nicola Tesla who discovered the rotating magnetic

See THERE ▶ PAGE 3



NEIL JACOBS/JOURNAL

Bill Lyne displays what he says is a part from the guidance system for a German World War II "flying saucer."





Gestreckte Muster zeigen Überlappung. Ein Streichholz dient als Maßstab.

Links: Abschnitt der Honigwaben-Decke.
Rechts: Muster der äußeren Schicht.

There are no UFOs, just U.S. secrets

om PAGE 1

eld. Lyne said that in the late 1800s esla first proposed the technology hind the electrical flying machine - involving a tuned coil that emits a egative electrical charge in the rection the craft moves.

Lyne said Tesla's idea was stolen an Austrian group who built a few orkable machines for Axis use in orld War II, but who never figured it how to arm the machines cause their high electrical arges were apt to set off conven-onal explosives.

The U.S. military, working with hers, later developed the machines for surveillance purposes, he said.

Lyne said he began hearing about flying saucers when he was a child in his hometown of Kermit, Texas, just across the state line from Jal, N.M. He recalls the "Roswell Incident" of 1947 in which a saucer was reported to have crashed in southeastern New Mexico, killing its crew of reputed space aliens.

"They were just a bunch of monkeys that were being used in rocket-sled experiments" to test the effects of acceleration, Lyne said.

He said he knew a brother of the pathologist who performed tests on the dead creatures and had photographs of the wrecked vehicle and the dead monkeys in space suits which were obviously sewn.

"It was sure not alien technology," he said.

Lyne said that when he was 15, he got his first good look at a saucer hovering near the Kermit water tower, before it sped back toward New Mexico. He said a neighbor also saw the vessel, but seemed more interested in his reaction, so he figured she was a government agent.

He blames rumors about space aliens on today's New Age movement and UFO groups which, he said, are largely made up of government agents seeking to confuse the public. Lyne said he has purchased discarded parts of flying machines in an Albuquerque junk store. His book includes instructions on how to build one.

Because of his expertise and his efforts to debunk the UFO myth, he said, government agencies like the CIA have tried to discredit and even kill him.

He said the government has left him alone for more than a year — perhaps signaling a change of policy — but that he doesn't expect the veil of secrecy to be lifted any time soon.

"The fact that they've concealed this so thoroughly indicates to me that they don't have any intentions of ever revealing it," he said.

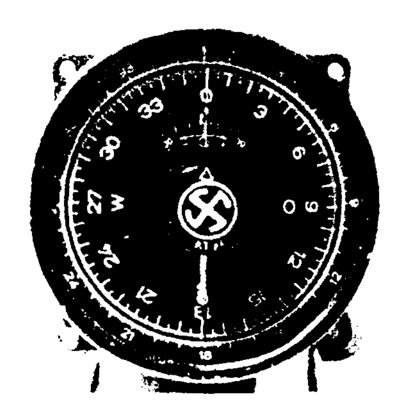


FIG. 1:

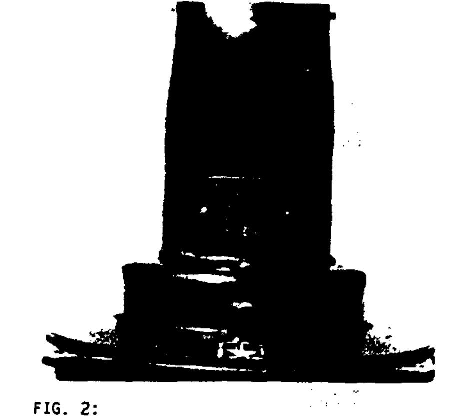


FIG. 2:



FIG. 3:



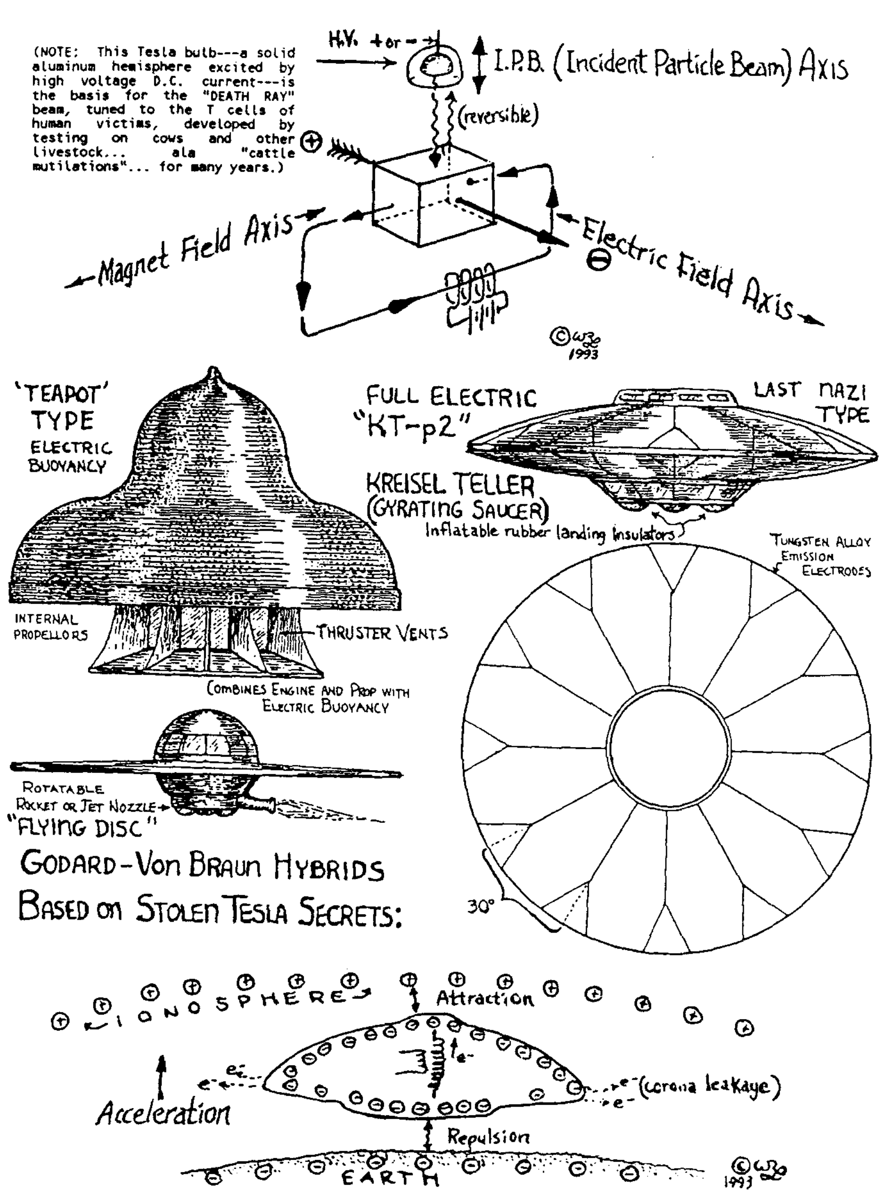
FIG. 4:

FIG. 1: Top view showing fluorescent dial and face calibrations. The 12 30-degr directional increments comprise those observed by me in the night sky of West Texas in 1950-5 prior to my first close-up daylight sighting. The celestially calibrated master (gyro) compas indicated true north prior to takeoff, and was continually referenced by the Peiltochterkompass, directional changes selected on the dial were made. With its fantastic speeds, the early sauc still had the limitation of requiring some "dead reckoning", until the I.G.S. transpond implantations were put to use. This is probably the reason so many saucers strayed over area towns

FIG. 2: Horizontal rear view shows label, and receptacle at bottom for control cab attachment, with 14 contacts, which include power for 6-volt D.C. motor, and 6 bi-direction polarities, interconnected to the "Meisterkompass". Selection of directional changes with the dia automatically activated the appropriate high-voltage switches, via pairs of the twelve contacts. Th electrical disturbances which made use of magnetic compasses impossible on the early saucer necessitated development of this celestial guidance system in 1943. Necessity is the mother invention! This system was adapted to the Peenemunde rockets, and is similar or identical to the 2 or so celestial guidance systems found by General George Patton, in the salt caves beneath th Peenemunde complex in 1945. Patton was infuriated when he was required to destroy them. This al proves possession of German-made celestial guidance systems---other than those destroyed by Patton- -by our military, long before generally believed.

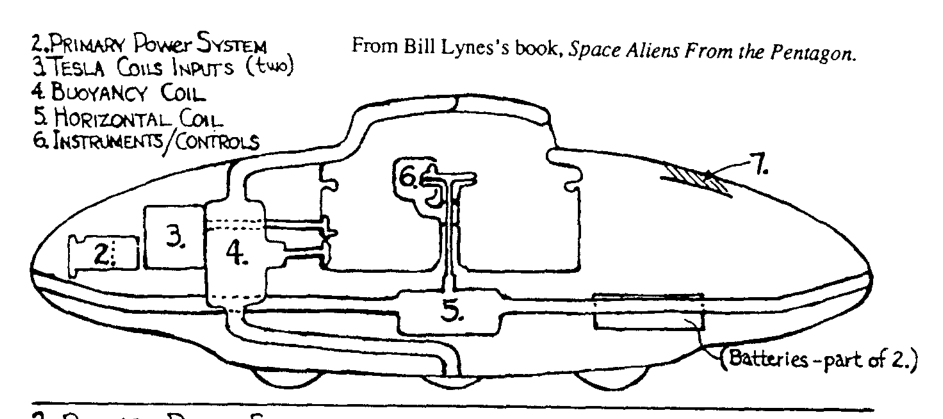
FIG. 3: Perspective view of the Peiltochterkompass.

FIG. 4: Photo of two antiquated wooden, high-voltage Tesla tuning coil forms (coi missing), purchased by me from the Los Alamos Scientific Laboratory ("LASL") salvage, around 197 Twelve 30-degree increments on the notched form are primitively secured by an old window latch. Th were part of some stuff cleared out of an "old barn" in the oldest area of the lab. Examination the patina, materials, screws, nuts, bolts, and other hardware, indicates a ca. 1900 constructi date, long before the 1942 Manhatten Project. The forms were apparently reworked in the 1950s to a modern automotive thrust bearings. Handwriting on them comports with that of Nikola Tesla. They we probably among electrical apparati acquired by the Illuminati from Tesla's Colorado Sprin workshops, via sheriff's sales, taken eventually south to Los Alamos for use in Von Braun' Illuminati "p2" project. Lab security personnel were probably unaware of their origin or use by th time they were released for sale in 1978.



From Bill Lynes's book, *Space Aliens From the Pentagon.*

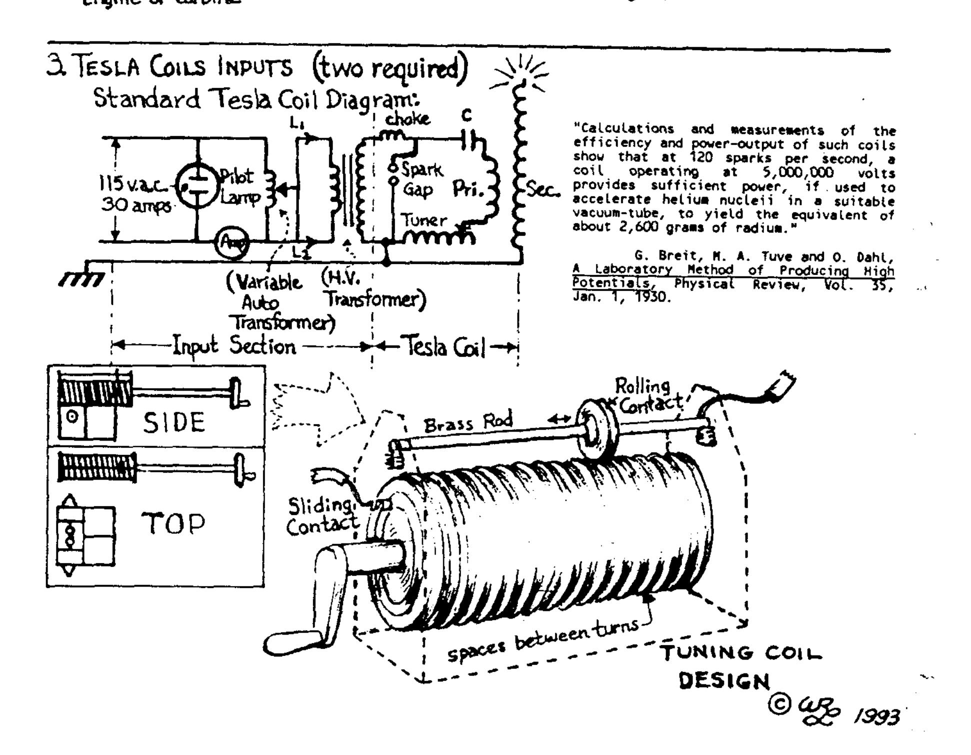
From Bill Lynes's book, *Space Aliens From the Pentagon.*

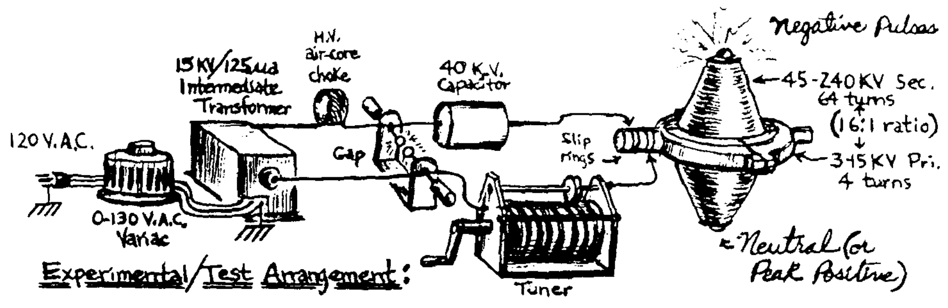


2. PRIMARY POWER SYSTEM

(Heavy duty alternator, either 12v. combined with inverter, or 120v.a.c. alternator. Electrical system includes std. reg. and battery charging system, utilities, etc.

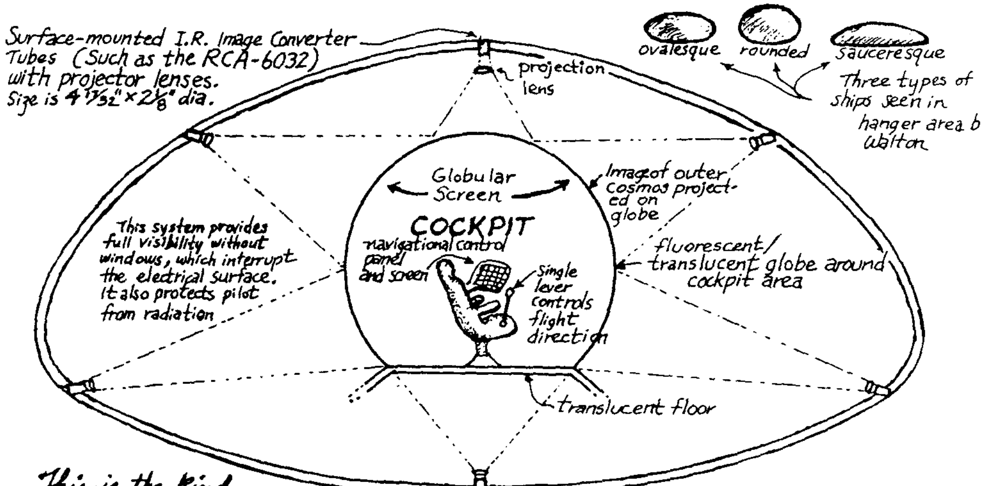
Engine or turbine



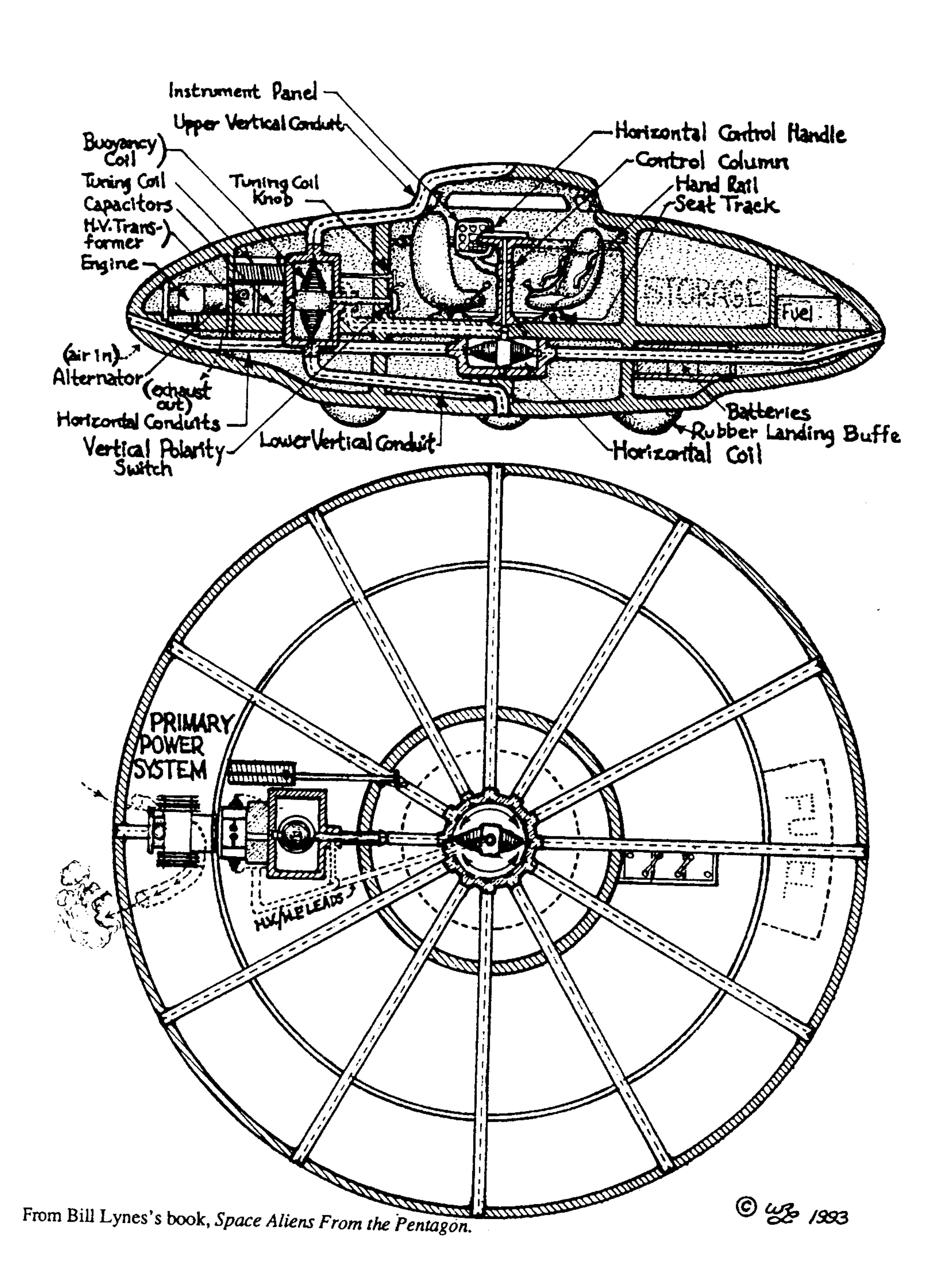


Your secondary coil winding ('football coil') physical length, will equal 3/8 × λ of primary. Hypothetically, the tapered coil may have an 'average' dia. of 2.25", π D = S (circumference) × no. of turns = physical length: 2.25" × 3.14 = 7" × 64 turns (sec.) = 4502" ÷ 3 = 150.72" (1/8 λ) × 8 = 1205.76" (λ) ÷ 39.37" (metric equivalent) = 30.627 meters/λ. 300,000 Km./sec. ("c") ÷ 30.627 meters = 979.5 Kc. primary frequency.

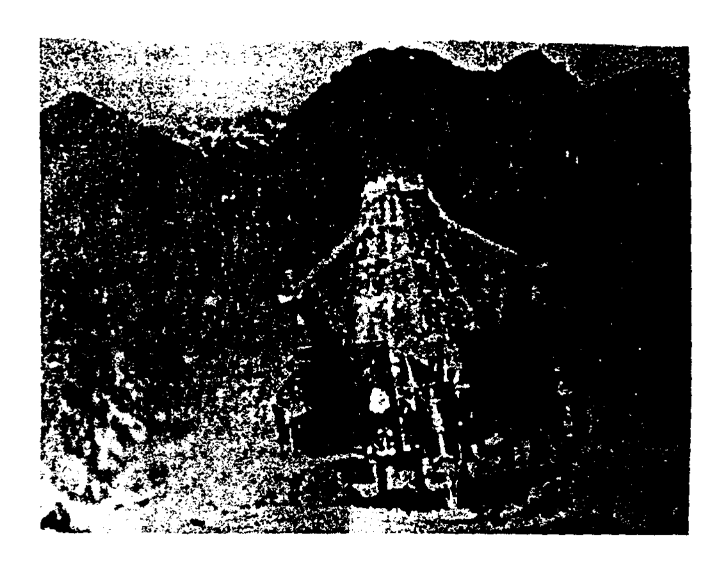
These are all rough calculations and electrical designs, requiring further refinement, according to specific details, etc.



This is the kind of visibility system observed and tinkered with by Travis Walton, in the flight simulator area of the secret flying saucer base in Arizona, in 1975. It creates the effect that the pilot is sitting in the sky, with 360° visibility, day or night.

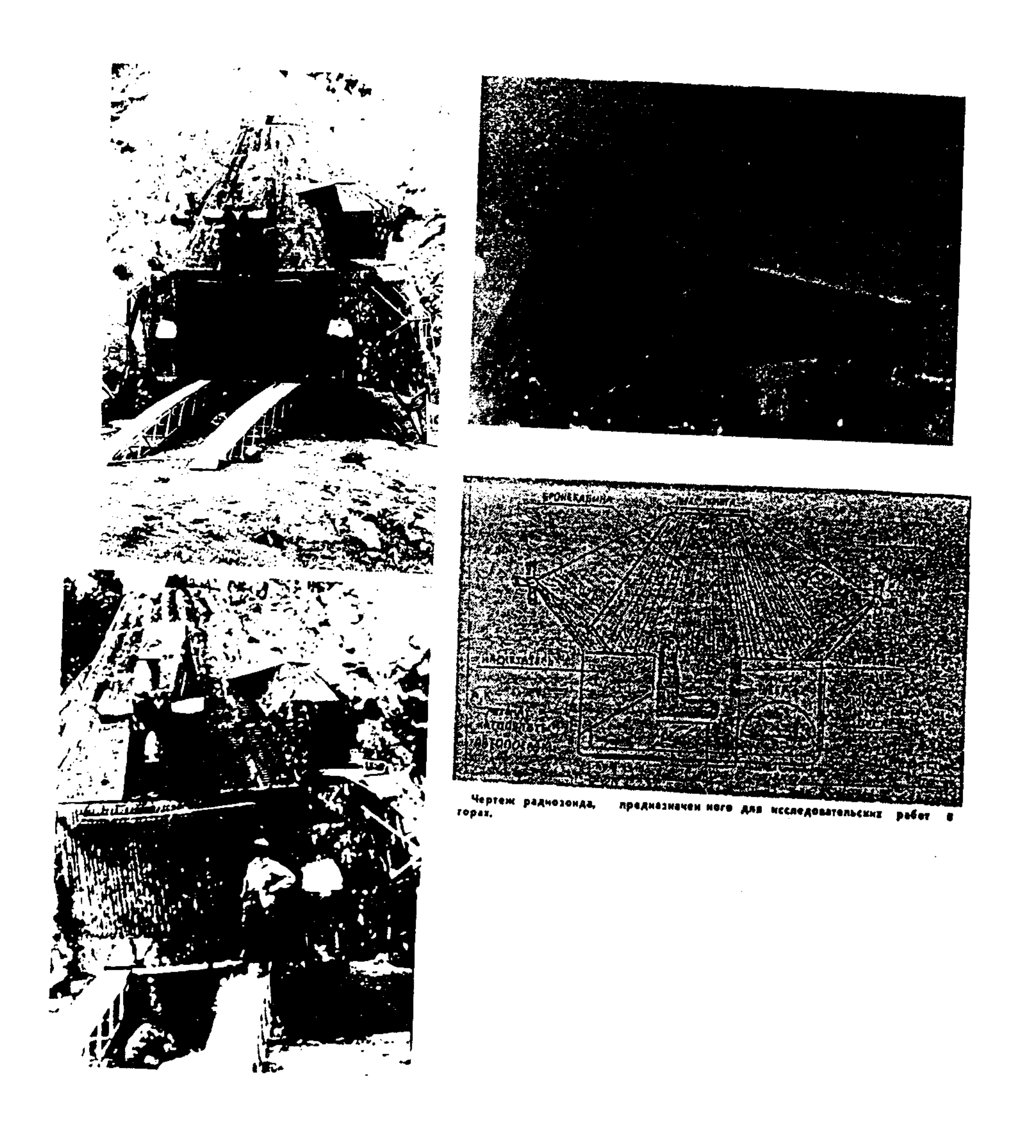


From Bill Lynes's book, *Space Aliens From the Pentagon.*





Zwei Fotos eines vermutlichen **Antigravitationsschiffes,** aufgenommen im Kaukasus um 1983. Es gab Spekulationen, daß dies Teil eines geheimen sowjetischen Raumprogrammes war, ein Teil für einen Science Fiction Film oder ein frühes Antigravitationsschiff, womöglich aus dem **II** Weltkrieg oder davor. Bemerkenswert ist die Ähnlichkeit dieses Schiffes zum Mondmodul, welches bei den Apollo-Missionen zum Mond genutzt wurde. Wenn dies ein Teil für einen Science Fiction Film war, warum sind dann die Gesichter der Männer getarnt? Fotograph der Aufnahme ist unbekannt.



Чертеж радиозонда, предназначен ного для исследовательских работ в горах.

Fotos und Skizzen des „verrückten" russischen UFOs. Obwohl Postúlate über ein extraterrestrisches Schiff existieren, ist es aber ein irdisches Schiff.

Nachwort des Übersetzers

Der Titel des Buches beinhaltet wesentlich mehr, man könnte sagen, die Entwicklungen der Luftwaffe des III Reiches und die Anstrengungen der Alliierten, ihre eigene Luftwaffe zu verbessern.
Die beiden Autoren des Buches verfugen offensichtlich über „Insider-Wissen", obwohl sie auf viele Fragen keine **eineindeutige** Antwort finden können. Sie erheben aber **kein Dogma,** so daß viele Fragen offen bleiben müssen!
Mit einigen Deutungen der Autoren (Renato Vesco und David Childress) kann der Übersetzer dieser Schrift sich **nicht einverstanden** erklären!
Dies betrifft insbesondere das Postulat, daß die gesamte reichsdeutsche Hochtechnologie in die Hände der Alliierten gelangte und der **reichsdeutsche Stützpunkt Neuschwabenland** von den Alliierten besetzt wurde (hauptsächlich Amerikaner und Russen). Zu viele zwingende Indizien sprechen gegen die Annahme der beiden Autoren!

Dr. Axel Stoll, im Frühjahr 2004

Quellen

1. Intercettateli Senza Sparare, Renato Vesco, 1968, Mursia S.A. Milan, Italy.
2. Intercept But Don't Shoot, Renato Vesco, 1971, Grove Press, New York.
3. Life Beyond Planet Earth?, Janet & Colin Bord, 1991, Grafton Publishers, London.
4. Somebody Else Is On the Moon, George Leonard, 1976, Pocket Books, New York.
5. Our Mysterious Spaceship Moon, Don Wilson, 1975, Dell Publishing, New York.
6. Secrets of Our Spaceship Moon, Don Wilson, 1979, Dell Publishing, New York.
7. We Discovered Alien Bases On the Moon, Fred Steckling, 1981, GAF Publishers, Los Angeles.
8. The UFO Encyclopedia, compiled by John Spencer, 1991, Avon Books, New York.
9. UFOs, Nazi Secret Weapon?, Mattern & Feidrich, 1974, Samisdat Publishers, Toronto.
10. UFOs, Unbekanntes Flugobjekt?, Mattern, 1970?, Germany.
11. Germany's Antarctic Claim: Secret NAZI Polar Expeditions, Christof Friedrich, 1979, Samisdat Publishers, Toronto.
12. Genesis, W.A. Harbinson, 1980, Dell Publishing, New York.
13. A History of Polar Exploration, Laurence Kirwan, 1962, Penguin Books, Haronds Worth.
14. Arktos, Joscelyn Godwin, 1993, Phanes Press, Grand Rapids, Michigan.
15. German Jet Genesis, David Masters, 1982, Jane's Publications, London.
16. Living Water: Victor Schauberger & the Secrets of Natural Energy, Olof Alexandersson, 1976, (1982 for the English Edition), Gataway Books, Bath, England.
17. The Riddle of the Flying Saucers, Gerald Heard, 1950, Carroll & Nicholson, London.
18. Flying Saucers Have Landed, Desmond Leslie & George Adamski, 1953, Neville Spearman, London.
19. Inside the Spaceships, George Adamski, 1955, Neville Spearman, London.
20. Flying Saucer From Mars, Cedric Allingham, 1955, British Book Center, New York.
21. We Are Not The First, Andrew Tomas, 1971, Souvenir Press, London.
22. Not Of This World, Peter Kolosimo, 1970, Souvenir Press, London.
23. Moongate, William Brian, 1982, Future Science Pub., Portland, Oregon.
24. From Outer Space To You, Howard Menger, 1959, Pyramid Books, New York.
25. Looking For the Aliens, Peter Hough & Jenny Randies, 1991, Blanford, London.
26. JG7 - The World's First Fighter Unit, 1944/1945, Manfred Boehme, 1992, Schiffer Military History, Atglen, Pennsylvania.
27. Messerschmitt, Me 163 Komet, Mano Ziegler, 1977, Schiffer Military History. Atglen, Pennsylvania.
28. V2-Dawn of the Rocket Age, H.P. Dabrowski, 1990, Schiffer Military History, Atglen, Pennsylvania.
29. Lippisch PI3a & Experimental DM-1, Hans Peter Dabrowski, 1993, Schiffer Military History, Atglen, Pennsylvania.
30. The Horton Flying Wing, 1992, Schiffer Military History, Atglen, Pennsylvania.

31. Casebook on Alternative 3, Jim Keith, 1994, Illuminet Press, Lilburn, Georgia.
32. The Science Book of Space Travel, Harold Goodwin, 1954, Franklin Watts, Inc. New York.
33. Lore and Lure of Outher Space, Ernst & Johanna Lehner, 1964, Tudor Publishing Co., New York.
34. The Illustrated Encyclopedia of Space Technology, Gatland, Kenneth, 1989, Salamender Books, New York.
35. The Cosmic Conspiracy, Stan Deyo, 1978, WATT Publishers, Perth.
36. The Fantastic Inventions of Nikola Tesla, 1993, AUP, Stelle, Illinois.
37. Extraterrestrial Archaeology, David Hatcher Childress, 1994, AUP, Stelle, Illinois.
38. The Anti-Gravity Handbook, David Hatcher Childress, 1983, AUP, Stelle, Illinois.
39. Anti-Gravity & The World Grid, David Hatcher Childress, 1985, AUP, Stelle, Illinois.
40. Anti-Gravity & The Unified Field, David Hatcher Childress, 1986, AUP, Stelle, Illinois.
41. Alien Honeycomb, John Pinkney & Leonard Ryzman, 1980, Pan Books, Sydney.
42. A Secret Country, John Pilger, 1989, Johnathan Cape, Sydney.
43. The Vindicator Scrolls, Stan Deyo, 1988, WATT Publishing, Perth.
44. Blowback, Christopher Simpson, 1991, Random House, New York.
45. The Dream Machines, Ron Miller, 1993, Krieger Publishing, Malabar, Florida.
46. Hitler's Secret Sciences, Nigel Pennick, 1981, Neville Spearman, Suffolk, England.
47. Underground Bases and Tunnels: What is the Government Trying To Hide?, Richerd Sauder, 1993, Box 81543, Albuquerque, NM 87198.